


THE LIBRARY OF CONGRESS
1800

BIBLIOTHÈQUE LITTÉRAIRE ET ARTISTIQUE
DE LA REVUE DU NORD

NOTES

SUR

L'HISTOIRE DE L'AÉROSTATION

dans

LA RÉGION DU NORD DE LA FRANCE

(1783 à 1851)

PAR

EUGÈNE DEBIÈVRE
Bibliothécaire de la ville de Lille

PARIS
REVUE DU NORD
30, RUE DE VERNEUIL, 30

LILLE
GUSTAVE LELEU
11, RUE NEUVE, 11

1895

NOTES

SUR

L'HISTOIRE DE L'AEROSTATION

DANS LA RÉGION DU NORD DE LA FRANCE

NOTES

SUR

L'HISTOIRE DE L'AÉROSTATION

DANS LA RÉGION DU NORD DE LA FRANCE (1)

La fin du XVIII[e] siècle, grâce à l'initiative et à la propagande de ceux que l'on appela les *philosophes*, fut véritablement marquée par une expansion générale vers l'étude des phénomènes physiques et chimiques. De Paris, ce mouvement se communiqua peu à peu aux provinces, et bientôt la science eut partout des adeptes fervents et opiniâtres, cherchant à l'envi à résoudre les innombrables problèmes que l'électricité, le magnétisme et les combinaisons des corps posaient à chaque instant devant eux.

C'est surtout la découverte de l'aérostation qui eut le don d'émouvoir non seulement les savants et les chercheurs, mais en outre le public tout entier dont l'imagination fut vivement frappée par la nouveauté et l'imprévu du phénomène de l'ascension d'un corps volumineux dans les airs.

« L'idée qu'un corps parti de terre voyageait dans l'espace, dit Faujas de St-Fond en parlant de l'ascension du ballon de Charles le 27 août 1783, avait quelque chose de si admirable et de si sublime, elle paraissait si fort s'écarter des lois ordinaires, que tous les spectateurs ne purent se défendre d'une impression qui tenait de l'enthousiasme. »

---

(1) La plupart des faits signalés dans la première partie de ce travail, de 1783 à 1787, sont extraits des *Feuilles de Flandre* qui parurent à Lille du 3 août 1781 au 26 août 1793.

Le rédacteur de cette gazette, le chevalier Joseph Pâris de l'Epinard, le même qui fut compagnon de Blanchard dans l'ascension exécutée à Lille en 1785, était curieux des moindres détails qu'il rencontrait sur les ballons, et il les insérait volontiers dans ses feuilles.

Nos provinces du Nord furent des premières à s'intéresser aux ballons et la ville de Lille peut s'enorgueillir d'avoir été la première ville de France où l'on ait répété en petit les expériences des frères Montgolfier et du physicien Charles. En effet, dès le 5 novembre 1783, l'expérience de ce dernier, qui avait eu lieu le 27 août de la même année, à Paris, était reproduite à Lille, grâce aux soins de deux amateurs de sciences, Saladin et Gosselin, juste cinq mois après la première expérience aérostatique de Montgolfier à Annonay (1).

Le ballon construit par nos deux Lillois, à peine un peu plus grand que les aérostats captifs distribués dans nos magasins de nouveautés, était construit en baudruche et gonflé au gaz hydrogène. Retenu par une ficelle, il s'éleva d'abord le 5 novembre à une hauteur d'environ 100 pieds; mais, le dimanche suivant, devant un grand nombre de personnes de tout rang, l'aérostat fut abandonné à lui-même sur la plaine de la porte Notre-Dame. Le temps était calme, le petit ballon monta presque verticalement dans les airs, déviant un peu vers le sud-ouest, et disparut à tous les yeux au bout de 7 minutes.

On avait prit soin d'y attacher un billet, priant la personne qui le trouverait d'en faire part à M. Gosselin, négociant à la porte Notre-Dame, en indiquant l'heure, le lieu et les circonstances de la trouvaille. Le 11 novembre, M. Marcotte, Receveur des Fermes à Doullens, écrivait à Lille que, le même jour à 10 heures, le ballon, parti de cette ville le 9 novembre, avait été retrouvé à une bonne demi-lieue de Doullens, sur la route d'Abbeville, à environ deux portées de fusil au nord du village de Hem sur l'Authie. Notre narrateur des *Feuilles de Flandre* constate que « ce globe est de tous ceux dont on a fait tant d'épreuves dans la capitale, celui qui a été

(1) Nicolas-Joseph Saladin était né à La Bassée en 1733; il fit ses premières études à Lille et fut reçu docteur en médecine à Douai. Il revint exercer son art à Lille et y enseigna en même temps les mathématiques à l'Académie des Arts; à ce titre il reste de lui l'ouvrage suivant:

Leçons de mathématiques, publiées par ordre de MM. les Magistrats de la ville de Lille, à l'usage des élèves de leur école publique des sciences et des arts, par N.-J. Saladin. Lille, J.-B. Henry, 1775, 1 vol. in-4°.

Lors de la Révolution, il occupa la chaire de mathématiques et de physique au collège d'Anchin à Douai, puis revint à Lille diriger la Bibliothèque communale dont il fut le premier conservateur. En 1803, il fut nommé professeur de mathématiques au collège de Strasbourg, remplit ces fonctions jusqu'en 1810 et mourut dans cette ville, où il s'était définitivement fixé, à l'âge de 96 ans.

Quant à Gosselin, le récit des *Feuilles de Flandre* nous le dépeint comme « un négociant estimable qui cultivait les sciences pour se délasser de l'aridité du calcul qu'exige son état; la Physique et l'Histoire naturelle sont surtout deux parties dans lesquelles il se distingue. » C'était sans doute le père du géographe ou peut-être le géographe lui-même.

le plus loin, ayant été choir à 17 lieues de distance d'où il est parti. »

Quelques jours après, les élèves de la classe de Mathématiques de l'Académie des Arts, séduits par l'exemple de Saladin, leur professeur, et encouragés aussi par ses conseils, construisirent un ballon en baudruche de 3 pieds de diamètre, qui fut lancé de la redoute de Wazemmes sur la Digue, le 29 novembre 1783, à 3 heures précises. Le petit aérostat s'éleva d'abord verticalement à la hauteur des arbres, puis le vent soufflant du S.-S.-E. lui fit décrire une ligne inclinée de 45° environ. On le perdit de vue au bout de 4 minutes 1/2. Il ne paraît pas qu'on ait eu des nouvelles de ce ballon, malgré la précaution prise d'y attacher une carte priant ceux qui le trouveraient d'en donner avis au sieur Taverne, concierge de l'Académie des Arts à Lille. Voici les noms des élèves qui avaient pris part à la construction de cet aérostat : Saladin fils, de la Forge, Guffroy, Heaume, Coyez, Dumont, Gaumez, C. Demaude, Bernard, Rouzé, Vanlusthen, Vanœnacker, Guilbert et T. Samain.

Dès le mois de décembre 1783, c'est-à-dire six mois après la première expérience de Montgolfier, des esprits audacieux rêvaient déjà de franchir le détroit du Pas-de-Calais en ballon, projet que Blanchard ne réalisa que deux ans plus tard, le 7 janvier 1785. Notre gazette nous apprend, en effet, qu'un personnage dont elle ne dit pas le nom malheureusement, construisait à cette époque, à Calais, un aérostat qu'il pourvoyait de liège et d'autres préservatifs, afin de pouvoir se maintenir sur l'eau, en cas de chute de son ballon, au milieu des flots. Ce projet ne paraît pas d'ailleurs avoir eu de suite.

A Arras, le 12 décembre 1783, à midi et demi, on renouvela l'expérience faite à Lille en novembre, et l'on y fit partir, entre la citadelle et les promenades, un ballon en baudruche de deux pieds et quelques pouces de diamètre, qui alla tomber le même jour, à trois heures, près de Tilloi, village situé à une lieue de Saint-Valéry-sur-Somme, soit à 21 lieues d'Arras.

A Lille, l'engouement pour les expériences aérostatiques continuait et, après un premier essai avec un ballon de 80 pieds de circonférence, le baron Coppens et le sieur Jacquerye, peintre, tentaient le 14 décembre à 3 heures, de lancer sur l'Esplanade un ballon gonflé à l'air chaud, d'après le procédé de Montgolfier. En 7 minutes, le ballon fut prêt à s'enlever, mais les spectateurs gênèrent la manœuvre des ouvriers, les troublèrent par leurs cris, de sorte que le lest ne fut pas attaché et une déchirure considérable se

produisit à la base de la machine. Le ballon se retourna et ne put se maintenir en l'air.

Mais les promoteurs de l'expérience ne se découragèrent pas, et le 14 du même mois, ils lancèrent de nouveau leur montgolfière à la Redoute de Wazemmes sur la digue. Pour éviter les inconvénients qui s'étaient produits lors de la première tentative, on interdit au public l'accès de l'enclos où s'opérait le gonflement. Grâce à l'air chaud, le ballon s'enfla à vue d'œil et prit en quelques instants la forme d'un octaèdre parfait de 24 pieds de hauteur sur 12 pieds dans sa plus grande largeur, ce qui lui donnait un volume de 1152 pieds cubes. Il s'éleva alors lentement, aux applaudissements des spectateurs et, après avoir plané majestueusement dans les airs, alourdi par le brouillard, il descendit à quelque distance du lieu d'où il était parti, après une course de 9 minutes. On renouvela l'expérience le lendemain, à la même heure et au même endroit, elle réussit parfaitement et la montgolfière alla tomber dans les jardins d'Esquermes.

Les pensionnaires du collège Saint-Pierre, que les lauriers des élèves du cours de mathématiques empêchaient probablement de dormir, avaient, à leur tour, construit eux-mêmes, dans leurs moments de loisir, un globe aérostatique de forme elliptique dont la circonférence moyenne était de 30 pieds. Le dimanche 21 décembre 1783, à 11 heures et demie, ils le gonflèrent à l'air chaud, suivant le procédé de Montgolfier, et l'abandonnèrent au gré du vent: le ballon s'éleva rapidement et atteignit une si grande hauteur qu'on le perdit presque de vue ; il tomba dix minutes plus tard, dans le jardin de Mme de Bondues.

La réussite de cette expérience enthousiasma ces jeunes gens et les incita à la renouveler le mardi suivant, 23 décembre, à 3 heures de l'après-midi. Le ballon s'éleva encore à une grande hauteur et fut aperçu de la campagne, mais, après une course de 10 minutes, il tomba sur une maison de la rue Doudin, non sans avoir subi quelques avaries. Réparé séance tenante, on le relança une troisième fois : il s'éleva encore assez haut, malgré une grande ouverture qui s'était produite à la base, et retomba quelques instants plus tard, dans le jardin de M. Stappens.

Enfin, le 27 décembre, le ballon du collège Saint-Pierre fut lancé une quatrième fois et alla tomber au faubourg de la Barre, dans une prairie appartenant au sieur Nolf, entre le moulin à l'eau et la digue.

Mais on commençait déjà à Lille à trouver que ces expériences n'étaient guère que des jeux d'enfants et l'on avait hâte de répéter

l'ascension de Pilâtre de Rozier et du marquis d'Arlandes, exécutée à Passy, le 21 octobre précédent. Le rédacteur des Feuilles de Flandre, le chevalier l'Epinard, qui rêvait d'être le premier voyageur aérien de la Province, faisait tout son possible pour intéresser à une expérience sérieuse les personnes notables de la ville, et pour provoquer la réunion des fonds nécessaires à la construction d'un aérostat. Le 26 décembre 1783, il annonce dans sa gazette, qu'avec l'autorisation de MM. du Magistrat, le sieur Deferrez, professeur de mathématiques et de physique, se propose d'ouvrir une souscription pour subvenir aux frais d'un globe « qui joindrait la solidité à la décoration extérieure ». Ce ballon devait avoir, au dire de l'Epinard, au moins 30 pieds de diamètre sur 75 de hauteur, et deux personnes auraient pu être enlevées par cette machine construite d'après les principes de MM. Montgolfier. L'ascension devait se faire devant les seuls souscripteurs auxquels la quittance de trois livres, prix de la souscription, aurait servi de carte d'entrée. On pouvait souscrire chez les libraires Jacquez et Dumortier, chez le bijoutier Jansen, chez Deferrez et au bureau des Feuilles de Flandre ; à chacune de ces adresses, était déposé un dessin de l'aérostat. Ce ballon aurait été, paraît-il, surmonté d'un petit temple chinois à colonnes creuses et avec pavillon volant.

Il ne paraît pas que l'affaire ait abouti et la gazette de l'Epinard n'en fait plus mention que pour insérer les divers documents d'une polémique qui s'engagea, au sujet du ballon Deferrez, entre un personnage qui signe Simon de Douai et l'abbé Bouvet, aumônier du régiment de Brie. Ce dernier soutenait et démontrait par calculs, qu'en se tenant aux dimensions données, le ballon projeté aurait été incapable d'enlever deux hommes. Simon répliquait que les dimensions n'avaient rien d'absolu et que, l'annonce, spécifiant un diamètre *d'au moins* 30 pieds, réservait au constructeur la faculté d'augmenter la capacité de son ballon, s'il le trouvait nécessaire. Il rejetait en outre la faute sur le journal qui n'avait pas inséré l'annonce telle que l'avait fournie Deferrez, lequel, notamment, n'avait indiqué ni les dimensions du ballon, ni le nombre de personnes qu'il aurait enlevées, ni enfin si son aérostat aurait été gonflé à l'air chaud ou au gaz hydrogène. Il raillait ensuite l'abbé Bouvet au sujet d'un néologisme que ce dernier avait employé en écrivant *force sublévatoire* au lieu de *force ascensionnelle* qui était le véritable terme dont il fallait se servir. En somme, cette polémique se réduisit à cette minime question de mots.

A Arras, M. de Beauval renouvela, le 13 janvier 1784, l'expérience

faite le 12 septembre précédent, mais avec un ballon plus grand qu'il construisit de concert avec M. Raulin. La capacité de cet aérostat était de 6 à 700 pieds cubes et il était formé de deux pyramides en papier blanc, réunies par leurs bases, qui avaient chacune 10 pieds d'étendue. Il était doublé de toile à la partie inférieure et toute sa surface était ornée de peintures et de dorures. En bas, on remarquait, entre autres motifs, un soleil, les armes du Roi, celles de M. de Beauval et le sceau de l'Académie d'Arras. La partie supérieure était décorée de quatre médaillons, représentant MM. de Montgolfier, d'Arlandes, Charles et Robert, le tout entremêlé de fleurs de lys et de guirlandes. Ce ballon s'éleva à une grande hauteur et descendit peu de temps après son départ à une demi-lieue d'Arras, vers l'abbaye d'Avesnes.

Dunkerque, suivant l'exemple de Lille et d'Arras, voulut à son tour entreprendre des expériences aérostatiques. Le 12 février 1784, un certain M. Horeau y lança devant 8,000 personnes un ballon de baudruche de deux pieds et demi de diamètre. En trois minutes, on le perdit de vue et, trois quarts d'heure après son départ, il tombait à Nieuport, à six lieues de Dunkerque.

On essaya, dans la même ville, de répéter en grand cette expérience, dans le courant du mois de février, mais, malgré plusieurs tentatives, il ne semble pas que l'on ait complètement réussi. C'est du moins ce qui résulte d'une lettre humoristique adressée de Calais aux Feuilles de Flandre par deux soi-disant Anglais en voyage, et signée *Jacques Rosbif* et *John Spelling*. Voici en quels termes s'expriment les deux voyageurs désappointés.

De Calais, ce 26 février 1784.

« Nous sommes partis, Monsieur, le 15 février d'Amsterdam, pour voyager en France, et prenant notre route par Ostende, nous arrivâmes samedi dernier à Dunkerque : comme notre but est de porter une attention curieuse sur tous les objets, nous ne balançâmes point à séjourner dans cette ville, ayant entendu dire que le carnaval y étoit d'ordinaire fort bruyant, mais ce qui nous décida davantage, c'est que l'on nous fit espérer que nous y verrions s'élever une machine aérostatique, dont on parloit déjà depuis quelque temps. Nous étions fort désireux de ce plaisir dont (*sic*) notre Patrie peu imitatrice n'a point voulu encore se procurer. Dimanche étoit le jour fixé par les physiciens-chymistes de cette ville : midi étoit l'heure du départ; la place publique étoit remplie de monde, mais ce fut en vain que nous attendîmes. Nous étions à former nombre de conjectures, lorsque la foule se dissipa et chacun en s'en allant assuroit que l'expérience étoit remise au lendemain. Ce jour notre

espérance fut encore trompée. Le mardi suivant, grande foule à la même heure et au même lieu, mais qui disparut encore comme la surveille et avec aussi peu de satisfaction. Vers les trois heures, on vint cependant nous annoncer que la machine que l'on étoit occupé à remplir d'air inflammable depuis le point du jour, étoit prête à partir : nous y courûmes et déjà il se trouvoit un peuple immense sur la place, qui attendoit l'évènement dans un grand silence qui fut enfin interrompu par des espèces de cris de joie. Montés sur de grosses pierres, nous découvrîmes facilement la machine qui voltigeoit à hauteur d'homme, mais, ayant reçu quelques secousses vigoureuses, nous la vîmes s'élever, et bientôt, à celle des cheminées ; elle s'est soutenue à cette élévation pendant près de deux minutes, au bout desquelles on l'a totalement perdue de vue, attendu qu'elle est tombée dans un jardin voisin du lieu de son départ. Nous vous prions, Monsieur ou quelques compatriotes, de vouloir bien nous expliquer par la voie de votre feuille cette expérience singulière... Savoir si le but de l'auteur de la machine a été rempli ou s'il ne l'a pas été : quelles sont les causes qui peuvent y avoir nui et quel étoit l'objet d'une étiquette en parchemin écrite en plusieurs langues qu'on nous a dit avoir été jointe à la dite machine. »

A cette lettre goguenarde, la feuille répondit dans le numéro du 5 mars, par une autre lettre plaisante, signée du nom de l'un des précurseurs de l'aérostation, *Marc-Lana.* On y dit que les ballons ont pour but d'aller dans la lune chercher les fioles contenant les esprits des fous, dont parle l'Arioste. Puis on ajoute : « Les lillois qui ont aussi depuis très longtemps des phioles en grand nombre dans la lune, ont déjà fait quelques expériences ; mais surtout l'on a ouvert en dernier lieu une souscription à trois livres par personne, pour y voyager. »

Il s'agit ici de la souscription ouverte pour le ballon projeté par le professeur Deferrez, dont nous avons parlé plus haut. « Ainsi, Messieurs, continue la lettre, si vous passez par Lille dans vos voyages, je vous invite à aller voir le dessein de la voiture chez les personnes chargées de la souscription et à vous y faire inscrire : vous ne voudriez pas pour cette modique somme ne pas retrouver votre phiole ou celle de quelques amis à qui vous vous intéressez. Au surplus, si vous ne voulez pas y aller vous-mêmes, ou que vos affaires vous en empêchent, votre nom ou ceux de vos amis sur la liste des souscripteurs, suffira pour qu'on cherche vos phioles et qu'on vous les rapporte. Si vous voulez maintenant savoir ma façon de penser sur la cause qui a empêché le ballon de Dunkerque

de s'élever, je vous dirai que si les physiciens qui ont construit cette machine l'avaient bien enduite de moelle de bœuf, il est certain qu'ils n'auroient pas manqué leur expérience ; car c'est ce moyen qui a fait élever mon parent Cyrano de Bergerac, comme on peut le voir dans ses ouvrages. »

Si nous en croyons la lettre de Jacques Rosbiff et de John Spelling, l'Angleterre n'avait encore, au commencement de l'année 1784, tenté aucune expérience aérostatiquè. Cependant un petit volume : « La navigation aérienne » par Dallet, de la Bibliothèque utile, affirme que Zambeccari lança à Londres, le 25 novembre 1783, un ballon à air inflammable de 10 pieds. Quoi qu'il en soit, on trouva, vers la fin de février 1785, à Warneton, sur les terres de Mme la comtesse de Lauraguais, un ballon en taffetas enduit de gomme élastique et de forme ovale. Une inscription en anglais et en français indiquait l'endroit du comté de Kent d'où il avait été lancé, ainsi que le nom du physicien qui l'avait construit et la date et l'heure de son départ. Ces renseignements ne sont pas spécifiés dans une lettre de l'évêque d'Ypres qui annonce cet évènement à l'Épinard ; mais, d'après Fulgence Marion (Les ballons et les voyages aériens), cet aérostat avait été lancé de Sandwich (Kent) le 22 février 1784, à midi et demi, en présence d'un grand nombre de spectateurs, par William Boys. Il est probable que ce petit ballon fut le premier aérostat qui traversa la mer. Un Anglais en offrit 5 louis d'or au paysan qui l'avait trouvé, mais ce dernier préféra exploiter lui-même sa découverte en l'exhibant moyennant une petite rétribution. Ajoutons que, d'après l'Epinard, le ballon avait mis 7 heures pour faire la traversée; mais il est juste dire que la lettre de l'évêque d'Ypres évalue la durée du voyage à 4 heures, et le récit du narrateur cité par Fulgence Marion à 2 h. 1/2.

A Lille, les expériences aérostatiques continuaient ; on y employait, pour le gonflement, les procédés à l'air chaud de Montgolfier de préférence au gaz hydrogène (1). L'autorité finit même par s'émouvoir ; et, le 12 mai 1784, sur le réquisitoire du 13 mars de M. le Prévôt, le Magistrat de la ville de Lille rendit une ordonnance défendant « de fabriquer et de faire enlever des ballons et autres

(1) « C'est vers cette époque (1784), que les ballons devinrent très fort à la mode : on en voyait souvent la nuit, le jour, chauffés au moyen de la lampe à alcool, s'élever dans les airs, au grand plaisir des personnes de tous rangs et de tous âges qui s'amusaient beaucoup de ces expériences. Comme il arrive toujours quand l'attention publique est captivée par quelque chose de nouveau, on n'entendit plus parler que de ballons ; les objets de parure, les chapeaux, les couleurs, les carrosses, tout fut *au ballon*. » (F. Marion).

machines aérostatiques, auxquels seraient adaptés des réchauds à l'esprit de vin, de l'artifice ou autres matières dangereuses pour le feu, à péril de 100 florins d'amende et de tous dommages-intérêts envers les parties lésées. »

Dans son réquisitoire le Prévôt s'exprimait ainsi : «.... Quelque faveur, quelqu'encouragement que l'on doive aux expériences tendantes à perfectionner une découverte qui immortalisera ses auteurs, notre siècle et la nation, que le gouvernement accueille, que l'Europe entière admire et qu'il est possible de rendre aussi utile qu'elle est merveilleuse, il est cependant de l'ordre public et du devoir des officiers chargés de le maintenir, de veiller à ce que l'on apporte dans ces expériences la prudence et les précautions nécessaires pour empêcher que, contre l'intention de ceux qui les font, contre celles du Gouvernement qui les protège, il n'en résulte des inconvéniens de nature à répandre parmi les citoyens des alarmes justes et fondées. Tels sont les motifs qui déterminent le remontrant à vous déférer, Messieurs, une expérience qui s'est faite samedi 13 du présent mois (mars 1784), vers trois heures de l'après dînée, près la Nitrière, à la porte de Notre-Dame de cette ville. Un particulier a lancé un ballon aérostatique, contenant une lampe qui l'a incendié à peu de distance de l'endroit d'où il était parti. Cette méthode de faire du gaz, si elle était usitée et autorisée, du moins par le silence des juges policiateurs, pourroit occasionner, par ses suites, les évènemens les plus terribles, et dans une place de guerre, qui renferme des magasins et des dépôts de poudre, que l'on est forcé d'ouvrir de temps à autre, ainsi que des magasins d'approvisionnemens combustibles, et dans la campagne où la construction des habitations et les matières qui y sont encloses se prêtent si aisément à l'action du feu, l'alimentent et le propagent au loin. Le remontrant croiroit manquer aux devoirs essentiels de sa place, s'il n'excitoit votre sagesse à prendre les mesures convenables pour obvier aux accidents désastreux que la prudence force de prévoir. »

C'est peut-être à cette ordonnance qu'il faut attribuer le peu d'expériences aérostatiques qui se firent à Lille en 1784, de même que l'échec que subit un projet de voyage aérien mis en avant par l'Epinard le 13 juillet de la même année. Le S[r] Pinetti Romain, professeur de Mathématiques et de Physique, chevalier de l'ordre de St-Philippe, pensionné de la cour de Prusse, agrégé à l'Académie de Bordeaux et Physicien du Roi, etc. avait donné au théâtre trois représentations pendant lesquelles il avait fait preuve, paraît-il, de beaucoup de talents et d'habileté dans ses expériences de physique,

aussi bien que dans ses tours d'adresse et de prestidigitation. Quelques personnes lui ayant proposé de construire un aérostat capable de porter plusieurs passagers, notre physicien accepta et s'offrit même comme voyageur. L'Epinard s'empara aussitôt de ce projet et le communiqua avec joie à ses lecteurs dans le nº du 13 juillet, promettant au public le prospectus de l'entreprise « aussitôt que MM. du Magistrat auront daigné l'approuver ». MM. du Magistrat se montrèrent rebelles sans doute, car l'affaire n'eut pas de suite.

Sauf la trouvaille d'un petit ballon en papier de soie à la porte de la Madeleine, le 26 octobre, lequel fut adressé par un inconnu au bureau de la Petite Poste, nous n'avons aucune expérience aérostatique à signaler à Lille ou dans la région pendant la seconde moitié de l'année 1784.



Dans l'Artois, le 19 septembre 1784, se produisait un évènement important pour l'histoire de l'aérostation ; nous voulons parler de la descente du ballon monté par les frères Robert et Hullin, à Beuvry près de Béthune (1).

Les aéronautes étaient partis, à midi et demi, du jardin des Tuileries, dans un ballon de forme cylindrique terminé par deux calottes sphériques de 26 pieds de diamètre. Les frères Robert avaient une revanche à prendre de leur ascension mouvementée du 15 juillet de la même année à St-Cloud, dans laquelle ils avaient pour compagnon de voyage le duc de Chartres. A un moment donné, la soupape refusa de fonctionner et le gaz, se dilatant aux rayons du soleil, menaçait de faire crever le ballon, lorsque celui qui devait être Philippe-Egalité creva l'enveloppe en deux endroits avec la lance d'un drapeau et sauva par cet acte de sang-froid sa propre vie et celle de ses compagnons.

Dans leur expérience des Tuileries, comme dans celle de Saint-Cloud, les frères Robert prétendaient employer un appareil de direction constitué par une combinaison de rames et de gouvernail. Après un voyage peu accidenté, ils arrivèrent vers 6 h. 40 en vue du château de Beuvry, soit à 50 lieues de Paris. Par une étrange coïncidence, le châtelain, prince de Ghistelles-Richebourg, venait de se donner le plaisir de faire enlever devant ses vassaux étonnés une petite montgolfière, lorsque le ballon venant de Paris, apparut à proximité. On cria aux aéronautes de descendre, ce qu'ils firent

(1) Le Dictionnaire historique et archéologique du Pas-de-Calais se trompe en attribuant cette ascension aux frères Montgolfier.

très doucement, mais, dit le procès-verbal de la descente rédigé par deux notaires, « l'approche d'un moulin, qui se trouve près le grand chemin allant de Béthune à Lille, ayant paru les gêner, ils ont fait agir des machines en forme de rames et ont décrit un quart de cercle pour se conduire au milieu de la plaine. » Le ballon dégonflé fut transporté au château, où le prince de Ghistelles offrit aux trois aéronautes une hospitalité digne d'un tel personnage. Six mille personnes des environs accoururent pour les voir et les complimenter; à Béthune, le colonel du régiment de cavalerie leur donna une fête, on les couronna de lauriers au milieu d'un enthousiasme indescriptible. C'était en effet le plus long voyage qu'on eût encore effectué en ballon, ce qui, joint à la tentative de direction qui paraissait avoir abouti, justifiait les transports, avec lesquels furent accueillis les aéronautes parisiens. A leur départ pour Paris, ils laissèrent pour souvenir à leur hôte les drapeaux qui ornaient leur nacelle. Le prince de Ghistelles les arbora dans son salon et, voulant en outre rappeler à la postérité, par un monument durable, l'évènement qui s'était passé sur ses terres, il fit élever un obélisque en pierre à l'angle des routes de Lille à Beuvry et de Beuvry à Douai (1). Un artiste Lillois, Dussillon, prépara pour la gravure un dessin représentant la descente du ballon des frères Robert à Beuvry : on y voyait en perspective le château du prince de Ghistelles, le paysage environnant et la plaine de Beuvry où atterrissait l'aérostat. Le même artiste fit également un dessin de l'obélisque.

***

On s'occupait toujours beaucoup, à Lille, de ce qui intéres-l'aérostation et, si aucune ascension n'y avait encore sait été tentée, plusieurs esprits audacieux et entreprenants avaient déjà, à diverses reprises, émis l'idée d'une expérience sérieuse. Dès l'année 1784, par exemple, l'abbé Bouvet, aumônier du régiment de Brie en garnison à Lille, avait annoncé son dessein de donner aux Lillois ce spectacle (2). Le 8 mars 1785, il publiait dans la gazette de l'Epinard, le prospectus d'une expérience aérostatique qui devait avoir lieu sur la Grande-Place. Il avait trouvé, ajou-

(1) D'après le Dictionnaire historique et archéologique du Pas-de-Calais ce petit monument existerait encore et s'appellerait le *Ballon*.

(2) Ce serait une curieuse figure à étudier que celle de Bouvet, moine franciscain, aumônier militaire, poète, mathématicien, astronome, physicien, chimiste, curé assermenté de Comines et de Phalempin sous la Révolution, pamphlétaire irréligieux, puis marchand à Lille et enfin citoyen de Péronne.

tait-il, un procédé pour produire à très bon compte l'air inflammable au moyen de sang de bœuf et de charbon de hêtre. Pourtant les frais de l'ascension devaient encore être évalués à 4000 livres environ. L'abbé s'était donc déterminé, pour mener à bien son expérience, à ouvrir une souscription de trois livres par personne, sous le contrôle d'un commissaire choisi par le Magistrat ; l'excédent, s'il y en avait eu, aurait été distribué aux pauvres. On souscrivait chez M. Drapier, apothicaire rue des Malades. Ce projet ne paraît pas avoir été suivi d'effet, car les Feuilles de Flandre n'en font plus mention.

D'ailleurs l'attention des amateurs d'aérostation devait bientôt être attirée par les préliminaires de la fameuse ascension de Blanchard à Lille. Deux relations de cet évènement ont été publiées : l'une assez écourtée qui fut insérée dans l'Almanach de la Loy de Lille de 1785-86, et l'autre, imprimée d'après le journal de Bruxelles, qui n'est qu'un résumé de la relation véritable donnée par l'Epinard dans les Feuilles de Flandre.

Il pourrait donc paraître inutile de recommencer ici le récit de cette ascension, mais, grâce au journal de l'Epinard, il nous est permis d'ajouter quelques détails intéressants qui compléteront ce que l'on sait de cet évènement local.

Vers le millieu de juillet 1785, lors du passage à Lille de Blanchard, qui se rendait à Rotterdam pour son treizième voyage dans les airs, l'Epinard engagea l'aéronaute à faire à Lille sa quatorzième expérience, lui répondant du succès (1). Blanchard y consentit et, dès le 26 juillet, le journaliste annonçait à ses lecteurs les conditions principales de la souscription, permettant de prendre des billets à trois où à six livres ; il ajoutait que Blanchard ferait en même temps l'expérience du parachute monté par un mouton ou un autre animal. Le 9 août, l'Epinard avisait le public de l'arrivée de Blanchard à Lille et confirmait les conditions de la souscription. Le supplément de la feuille du 12 août reproduisait le prospectus de l'expérience et prévenait les souscripteurs que la machine était visible pour eux, à l'état de gonflement, dans la Salle du Concert. Les prix des billets pris le jour même de l'ascension étaient élevés à douze livres.

1. L'insuccès de la première ascension de Blanchard, faite au Champ de Mars, à Paris, le 2 mars 1764, avait été effacé par la réussite de ses expériences suivantes et l'on avait oublié les vers narquois faits à cette occasion :

Au Champ-de-Mars il s'envola,
Au champ voisin il resta là,
Beaucoup d'argent il ramassa:
Messieurs, *sic itur ad astra.*

Ces derniers mots étaient la devise de Blanchard.

La date de l'expérience, d'abord indiquée du 17 au 20, fût retardée jusqu'au 25 août, jour de la Saint-Louis, afin de permettre à « certaines personnes de la plus haute distinction, voyageant en cette province », d'y assister.

Le 19 août, comme prélude, Blanchard, fit une expérience de son parachute dans une des cours de l'Hôpital général où l'on avait élevé un échafaudage de 55 pieds ; cet essai, effectué devant les administrateurs de l'Hôpital et diverses autres personnes notables, réussit parfaitement; et le chien, déposé dans le filet, n'éprouva aucun mal. L'aéronaute renouvela d'ailleurs cette descente en parachute le surlendemain, au Grand Magasin, en présence du Prince de Robecq, de M. de Sombreuil, de quelques officiers supérieurs de la garnison et de plusieurs membres du Magistrat. Les Feuilles de Flandre nous ont conservé les procès-verbaux de ces deux expériences.

Le 25 août arriva. Malheureusement, une pluie abondante et continuelle empêcha Blanchard et le chevalier de l'Epinard qui devait l'accompagner, de s'élever comme ils l'avaient formellement promis. Voici d'ailleurs comment s'exprime la relation des Feuilles de Flandre:

« Le jeudi 25 août, jour de Saint-Louis, avoit été fixé pour celui du départ des aéronautes; et comme il étoit annoncé depuis environ 15 jours, quantité d'étrangers François et Autrichiens, s'étoient rendus à Lille pour jouir de ce spectacle. Mais la matinée du jeudi a été si pluvieuse, le terrain où l'on avoit placé l'appareil étoit si glissant, qu'à une heure après-midi, après beaucoup d'incertitude, et quoique la pluie eût cessé, M. Blanchard fit représenter à M. le Prince de Robecq, qu'il étoit impossible de faire son expérience ce jour-là, par le temps qu'il lui restoit pour emplir son ballon et faire ses autres préparatifs. Mgr le Prince ayant reconnu cette impossibilité, M. Blanchard vint dire qu'il alloit remettre son départ au lendemain, si le temps le permettoit. »

Il y eut bien quelques murmures désappointés, des mécontents crièrent à la mauvaise foi, mais on les fit taire en leur rendant l'argent de leurs billets. Le lendemain, dès 6 heures 1/2 du matin, on s'occupa du gonflement du ballon. A 9 heures, deux coups de canon annonçaient que le ballon était rempli aux trois quarts. A 9 heures 1/2, un petit ballon de 2 p. 1/2 de diamètre fut lancé par la princesse de Robecq; il indiqua la direction N.N.O. A 10 heures 1/2, on attacha la nacelle, qui avoit 8 pieds de longueur, 3 de largeur et 3 de profondeur, et enfin à 11 heures précises, au signal de 3 coups de canon, le ballon s'éleva dans les airs,

« On ne peut décrire, disent les Feuilles de Flandre, l'effet magnifique et imposant de cette ascension. Qu'on se représente un superbe ovale de 96 pieds de hauteur sur 35 de diamètre, auquel étoit suspendue une belle nacelle ornée de crépines d'or, M. Blanchard et le chevalier de l'Epinard, son compagnon de voyage, saluant de leurs drapeaux, les applaudissements de ceux que la sensibilité, l'effroi ou l'admiration ne rendoient pas immobiles; toutes les troupes de la garnison (6 régiments) sous les armes, en grande tenue, formant un grand quarré qui renfermoit le tout ; cent tambours battant aux champs et plus de deux cens musiciens ou trompettes sonnant fanfare, tout concouroit à rendre ce moment ravissant. Les remparts étoient couverts de monde, et les promenades, les maisons, les fenêtres, les toits, les clochers regorgeoient de spectateurs. »

De l'observatoire de M. Hélie, rue Grande-Chaussée, les sieurs Hélie, Guffroy et Frassinetti observent, au moyen de lunettes, les préparatifs de l'ascension. A 11 h. 10 m., ils aperçoivent l'aérostat qui s'élève majestueusement et prend sa direction du nord-ouest au sud-est. Ils le suivent des yeux et le voient s'éloigner insensiblement, toujours dans la même direction, jusqu'à ce qu'ils le perdent de vue derrière un nuage, deux minutes avant midi.

Arrivé à une certaine hauteur, Blanchard avait déployé son parachute qui tomba entre le moulin de l'Arbrisseau et l'église de Faches, à une grosse lieue de la ville. Un sieur Delannoy, négociant, qui se trouvait à la porte Notre-Dame, aperçut le parachute et se mit à sa poursuite en marchant dans la même direction, il arriva peu de temps après la chute de l'appareil et constata que le chien qu'on y avait déposé était tombé très doucement et n'avait éprouvé aucun mal.

Le journal de l'Epinard ne donna pas de nouvelles positives de l'issue du voyage aérien avant son numéro du 2 septembre. Toutefois, voici quelques lettres publiées dans le numéro du 30 août, qui donnent des renseignements sur la route suivie par le ballon.

Bouchain, 26 août, 2 h. 1/2.

« J'ai l'honneur, cher Parent, de vous donner de suite avis que nous venons de voir passer *votre Ballon* à midi et demi fixe ; il a eu la complaisance de planer au-dessus de la ville pendant un quart d'heure, et de descendre assez bas pour que nous ayons pu très bien remarquer son drapeau et des hommes travaillans dans la nacelle ; nous avons crié dans l'espérance d'avoir le salut, mais comme la chose étoit prévue, nous n'avons pu nous faire entendre, car avec un porte-voix cela auroit été facile. Quand il eut passé la

ville, il s'est élevé et nous l'avons perdu dans les nues plus d'un quart d'heure ; nous l'aperçûmes encore après, mais il étoit bien éloigné de nous et il alloit droit, d'après la carte, sur Paris, et il est constant que, sans malheur, il y arrivera aujourd'hui. Vous avez dû jouir d'un beau spectacle de le voir s'élancer; mais il nous a fait un plaisir infini d'avoir voulu descendre sur notre clocher, et il n'en étoit pas deux fois plus élevé quand il s'est montré à nous, et où il a bien voulu rester à volonté pour nous satisfaire. Comme cette assertion vous sera agréable, je ne perds pas un instant pour vous la mander. »

Saulzoir, 26 août 1785.

« Monsieur, les Moissonneurs m'ont remis ce papier, trouvé sur la campagne du village de Saulzoir, en Cambrésis, à 12 lieues de Lille, voie directe. Le ballon étoit perpendiculaire ; j'ai crié par trois fois, on m'a répondu à voix très intelligible par le même cri et autant de fois ; il étoit alors midi et demi. Le ballon nous paroissoit de la grosseur d'une bouteille de deux pots. Une fusée qui est partie par là-bas (sans doute un jet de lest) le fit remonter considérablement. Il prenoit la direction pour aller plus loin. Signé : P. Humbert Boulogne, Relig. Carme. »

Voici le billet écrit par le chevalier de l'Epinard, dont il est question dans la lettre ci-dessus :

« Les aéronautes prient celui entre les mains duquel ce billet tombera, d'écrire à Lille à quelle heure ils sont passés sur ce village et son nom. »

Une autre lettre, signée Poncin, lieutenant-maire de Bouchain, annonça aussi que le ballon avoit été vu à Bouchain vers midi et 20 minutes et qu'il descendit si bas qu'on crut qu'il voulait atterrir.

Enfin, de son côté, Mgr le Prince de Robecq reçut une lettre de Blanchard, datée du village de Saint-Pithon, où le ballon était passé vers 1 h. 1/4.

Ce ne fut que le 30 août, à midi, qu'un courrier de Douai annonça aux autorités et à Mme de l'Epinard que les voyageurs arriveraient le jour même à 4 heures ; leur descente s'était opérée à Servon en Clermontois, près de Sainte-Ménéhould en Champagne, à 63 lieues de Lille, le jour même de leur départ à 6 heures du soir.

Cette nouvelle se répandit rapidement dans la ville et, à l'heure indiquée, une foule nombreuse envahit les abords de la porte des Malades. Les aéronautes firent leur entrée dans la voiture de Mme de Wignacourt, femme d'un colonel de la garnison, escortés par un détachement de dragons, par la musique du régiment co-

lonel-général et par d'autres musiques. Il furent reçus aussitôt à l'Hôtel-de-Ville par le Magistrat assemblé au Conclave et par le maréchal de Sombreuil, commandant la place de Lille. Le soir, on les conduisit à la Comédie où l'on joua, à leur intention, la *Belle Arsène*. Enfin, pour finir la journée, ils soupèrent chez M. de Wignacourt, où l'on tira un feu d'artifice en leur honneur.

Le Magistrat de Lille, qui avait contribué aux frais de l'ascension pour une somme de 1200 livres, offrit à Blanchard une somme égale comme marque de satisfaction, ou une boîte en or aux armes de la ville, l'aéronaute donna la préférence à cette dernière ; quand à l'Epinard, il reçut une cafetière d'argent de la valeur de 300 livres. Tout cela, d'ailleurs, sans préjudice des paniers de champagne que le Magistrat fit porter par les valets de la ville au domicile du rédacteur des Feuilles de Flandre, à l'adresse des deux voyageurs aériens.

Observations faites pendant le voyage aérien de M. Blanchard et le chevalier de l'Epinard, le 26 août 1785.

Temps des observat.		Circonstances du voyage	Etat du thermom.	Elévation du mercure dans le baromètre		Hauteur des voyageurs au-dessus de la terre
h.	m.			pouc.	lign.	pieds
11		A Lille, l'instant du départ, le vent N.N.O.	12	28	»	»
11	24	La chute du chien.	»	26	»	1872
11	34	Repos du chien. Sa chute a duré 10 minutes.				
11	45	Le gaz se dilate dans le ballon. Déjeuner des voyageurs.	»	23	6	4212
12	10	A Bouvigny.				
12	20	Dans un nuage épais et infect.				
12	22	Le nuage se dégage.	»	22	3	5982
12	45	Au-dessus des nuages. Iris à l'ombre du ballon. Dîner.				
1	10	Dans les nuages. Ils découvrent deux villes et jettent des lettres.				
1	16	Expérience du nuage vineux.				
»	»	Le gaz du ballon se dilate.	0	20	3	7254
»	»	Le gaz se trouble.				
1	59	Ils entendent battre la caisse.				
2	9	Ils découvrent deux villes dont l'une est Pont-Ste-Maxence.				
2	29	Sous les nuages. Il entendent les cloches.	»	24	»	3744
2	40	Ils passent une forêt.				
3	15	Dans les nuages.	10	21	»	6552
»	»	A cinq ou six cents pieds de terre.				
4	»	Dans un courant très-frais.	3	16	0	11232
4	8		0			
4	58	Le gaz se trouble. Ils ont mal dans				

		les oreilles. Région de béatitude. Rotonde de nuages. L'Epinard s'endort par le froid.	4	14	0	13104
5	11	Dans les nuages. Tonnerre et éclairs.				
5	30	Assez bas pour se faire entendre.		25	0	2808
6		A Servon. L'instant de la descente.				0

Un tel événement, excita, cela va sans dire, la verve des poètes du crû et plus d'un enfourcha Pégase à cette occasion.

Voici quelques-unes des pièces de vers faites en l'honneur de nos aéronautes :

Au couple aéronaute

Après le plus hardi voyage,
A nos vœux te voilà rendu,
Reçois tout l'honneur qui t'es dû,
Couple ami, couple heureux, aussi brave que sage,
Ton départ nous laissa dans le ravissement,
Jouis à ton retour de notre empressement.
Mars, Vénus, l'Amour et les Grâces (M. et Mme de Wignacourt
et Mlle de Sombreuil)
Volent à ta rencontre... Entraîné sur leurs traces,
Le peuple court en foule et les Vive Blanchard,
Vivent Blanchard et l'Epinard,
Les sons des instruments mêlés aux cris de joie,
Retentissent. L'écho jusqu'aux cieux les renvoie.
Dans nos murs rentre triomphant,
Des héros c'est le privilège.
Daigne, au milieu de ton brillant cortège,
Te montrer à l'infirme, au vieillard à l'enfant :
Que ce plaisir au moins les dédommage
De n'avoir pu courir sur ton passage.
De nos magistrats réunis
L'austère et grave aréopage
T'attend au temple de Thémis,
Pour completter par son suffrage
Et ton triomphe et notre hommage.

Par M. de SAINT-PHILIPPE.

La pièce de vers suivante, attachée à une branche de laurier présentée à M. Blanchard au théâtre par Mme Richard, est du sculpteur Corbet :

Mesurant ton retour à notre impatience,
Un lustre est écoulé depuis qu'on ne t'a vu ;
Pour ranimer nos cœurs, il fallait ta présence,
Ne te refuse pas à l'honneur qui t'est dû.
O céleste Blanchard, abandonnant la terre,
D'un spectacle étonnant tu vins frapper nos yeux.
Par un nouvel essor tu mesuras les cieux,
Et fus te promener au séjour du tonnerre...!
Voyage pour toi glorieux,
Envié par les orgueilleux

De notre belle fourmilière,
Le fidèle compagnon d'un voyage si beau,
Vient d'acquérir pour un siècle de gloire!
C'est sur ses ennemis un triomphe nouveau ;
Leur haine assure sa victoire.
Une âme généreuse au-dessus des destins
Sait braver de sang-froid une grossière atteinte :
C'est graver sur le bronze une immortelle empreinte
Du mépris que l'on fait de celui des humains.
Poursuis ta carrière brillante,
O Blanchard, ouvre-nous ces immenses chemins,
Et qu'une découverte encore adolescente
Ait son utilité dans tes savantes mains,
Prends part aux doux transports qu'excite ta présence,
Reçois l'hommage pur d'un coin de l'univers.
Le monarque adoré qui gouverne la France,
Instruit de tes succès divers,
T'en donnera la récompense.

Cette pièce a peut-être fait beaucoup d'effet au théâtre de Lille, déclamée au milieu de la fièvre et des transports d'enthousiasme d'une foule en délire ; mais franchement, lus à cent ans de distance, ces vers nous laissent bien froids et la renommée de poète de Corbet ne fera jamais pâlir sa gloire d'artiste.

Comme nous l'avons dit plus haut, la relation publiée en 1879 par M. Léon Lefebvre, d'après le journal de Bruxelles, est incomplète ; nous donnerons donc ci-après les passages qui n'ont pas été reproduits ; ils sont relatifs aux premiers moments de l'ascension, à la descente du ballon à Servon; nous y ajouterons un tableau des observations faites pendant le voyage aérien. Quant à la carte gravée par Merché, reproduite dans la brochure de 1879, c'est bien celle qui est jointe à la relation des Feuilles de Flandre.

« Nous nous élevâmes à 11 heures précises, le baromètre étoit à 28 pouces justes, le thermomètre de Réaumur à 12 deg. au-dessus de zéro et le vent Nord-Nord-Ouest. Dans les premiers instants de notre ascension, nous nous occupâmes, tout en saluant de nos drapeaux, à jouir du spectacle ravissant que nous offroient les troupes sous les armes et les spectateurs rassemblés de toutes parts, le bruit des tambours battant aux champs, la musique guerrière, les fanfares ajoutoient encore à la sensation indéfinissable mais délicieuse que l'on éprouve au moment de l'ascension. Elevés au point de ne pouvoir plus distinguer les hommes, je m'occupai du parachute. J'attendis que le mercure se trouvât stationnaire, ce qui devait m'assurer la plus haute élévation où nous pouvions être portés respectivement à la rupture que nous avions en partant. Il était alors 11 h. 24 m. et le baromètre était à 26 p. J'abandonnai en ce moment le chien qui était dans un filet, attaché au

parachute. L'animal ne fut pas à 50 pieds de notre char que le parachute se développa et prit sa belle forme. Il parut un moment stationnaire, nous le vîmes ensuite planer majestueusement sur le vaste fluide et suivre l'impulsion du vent. Au moyen de nos lunettes nous le vîmes enfin arriver sur la terre à 11 h. 34 m. après nous avoir paru se promener dans la plaine à quelques pieds de hauteur. Pendant que nous nous occupions à observer le parachute, nous nous élevions considérablement. A 11 h. 45 m. le baromètre était à 23 pouces et demi. »

. . . .

« Nous descendîmes le même jour de notre départ de Lille (le 26) à 6 heures du soir, à Servon en Clermontois, village qui appartient à Mme la Duchesse d'Elbeuf mais qui n'habite jamais cette terre. Les habitans furent tellement épouvantés de voir descendre des nues notre énorme voiture, qu'aucun n'osa s'en approcher. Nous fîmes demander M. le Curé, du papier et de l'encre pour dresser notre procès-verbal de descente. A son arrivée, ces bonnes gens se familiarisèrent un peu avec nous et leur digne pasteur nous offrit tous les secours qu'il étoit en son pouvoir de nous donner. Nous les acceptâmes et nous fîmes transporter tout notre équipage à la maison curiale, qui était à 50 pas de notre descente, où il nous fit rafraîchir et préparer à souper. Ayant appris que nous n'étions qu'à trois lieues de Ste Ménéhould, nous expédiâmes un messager à M.M. du Magistrat de cette ville, pour les informer des circonstances de notre voyage, de notre descente à Servon, et pour les prier de nous procurer une voiture pour nous reconduire à Lille avec notre équipage. Un moment après, on nous dit que M. le marquis d'Ecquevilly étoit à son château de Grandpré. Nous décidâmes à l'instant de lui aller rendre nos devoirs et nous priâmes M. le Curé de nous y accompagner. M. le marquis et Mme la marquise, ainsi que M. le vicomte, leur fils, Mestre de camp du régiment Royal cavalerie et Mme la vicomtesse son épouse, nous accueillirent avec cette bonté, mêlée de cette joie pure qui caractérise si bien les grands : ils eurent même celle de nous témoigner leurs regrets de ne pas nous avoir vu descendre à Grandpré. M. le marquis et Mme la marquise ne voulurent jamais permettre que nous nous missions en route le lendemain et nous obligèrent de passer le samedi 27 au château où il y avoit un grand nombre de convives de la plus grande distinction. Le dimanche matin, 28, M. le marquis nous prêta un cabriolet pour nous reconduire à Lille et nous fournit des relais et sa livrée jusqu'à Sainte-Ménéhould, où le Corps Municipal, en réponse de notre message, avait envoyé dès le samedi

matin, une députation au lieu de notre descente, pour nous inviter à accepter les secours que nous leur avions demandés la veille et que nous ne pouvions trouver dans Servon. Nous arrivâmes à midi dans cette petite ville de la Champagne, où la beauté et la douceur du sexe égalent l'honnêteté et l'aménité de MM. du Magistrat et des Chevaliers de l'Arquebuse. Tout le Corps Municipal, accompagné des Chevaliers de l'Arquebuse, nous attendoient à la porte de Châlon, où ayant pris pieds à terre, M. le Maire nous complimenta sur notre heureux voyage, nous présenta des rameaux de lauriers, le vin d'honneur, nous invita à nous rendre à l'Hôtel de ville et d'accepter un splendide dîner qui nous y attendoit. Nous y fûmes conduits au milieu des acclamations et des fanfares. Deux officiers des chevaliers de l'Arquebuse portoient devant nous nos drapeaux déployés. Après avoir satisfait à l'empressement du Public qui se transportoit pour nous voir, on servit le dîner où M.M. du Magistrat avoient eu l'attention d'inviter les principaux habitans. Après le dîner, on nous apporta le registre de la ville, où les procès-verbaux de notre descente à Servon, celui de M. le marquis d'Ecquevilly et celui de notre réception à Ste-Ménéhould étoient couchés; on nous pria de les signer et de nous regarder dès ce moment comme leurs concitoyens. On s'imagine bien notre embarras à répondre à tant d'honneurs. Enfin on nous reconduisit dans le même ordre à notre voiture, où, après avoir reçu les embrassemens de toute la la ville, nous prîmes la route de Châlon. Sur notre passage jusqu'à Lille, nous avons continuellement trouvé du monde qui nous félicitoit sur notre heureux voyage. »

M. de St-Philippe, dont nous avons déjà plus haut cité des vers relatifs à notre aéronaute, fit encore les deux pièces suivantes sur leur séjour à Servon et à Ste-Ménéhould.

A M. Blanchard et au chevalier de l'Epinard.

Célèbres voyageurs, de nos généreux Hôtes
Vous exaltez l'accueil flatteur et gracieux !
Qu'on vous ait, à Grandpré, reçu comme des Dieux,
Intrépides aéronautes,
Je n'en suis pas surpris : vous arriviez des cieux.

Autres aux mêmes

Eole est devenu charmant !
Souffrez, illustres téméraires.
Qu'au nom des Champenois, mes amis et mes frères,
Je vous en fasse compliment.
Ce Dieu brusque et fâcheux traite, fort lestement
Grands et petits parmi les hommes,
En un mot tous tant que nous sommes.

Par un juste discernement,
A votre égard il en use autrement,
Et, pour que vous buviez le nectar à sa source,
Vers nos riants côteaux dirigeant votre course,
C'est lui-même qui, mollement,
D'un soufle officieux vous berce, vous promène
Au-dessus du riche domaine
Dont Bacchus doit s'enorgueillir.
Enfin sa complaisante haleine,
Insensiblement vous ramène
Près d'un peuple courtois, fier de vous accueillir.
Voyez autour de vous comme chacun s'empresse !
C'est une joie, une allégresse
Que peut seule égaler leur admiration !
Les pleurs, les cris de joie en font l'expression.
Dans le zèle qui le transporte,
Le citoyen soldat, en armes, vous escorte.
Oui, cette belle légion
Adopte vos drapeaux, les porte, les arbore,
Et, vous couronnant de lauriers,
Elle conduit, au son des instruments guerriers,
Votre triomphe qu'elle honore.
Quel est, à la tête des rangs,
Ce capitaine à cheveux blancs ? (1)
Après 30 ans de vétérance,
Vainqueur dans nos combats, et vainqueur dans nos jeux,
Vieilli sous le harnois, votre auguste présence
Lui rend sa vigueur et les feux
De la première adolescence.
A l'hommage public le Dieu de la gaîté,
Joint celui de ses dons et, vassal volontaire,
Bacchus est votre tributaire.
Savourez ses présens et qu'à votre santé
Ce jus délicieux, à la ronde porté,
Fume, jaillisse, écume, étincelle et pétille ;
Et que du convive enchanté,
Avec la joie, éclate et brille
L'agréable vivacité !
Devenus citoyens et nos compatriotes,
Sainte Menehould, braves aéronautes,
A ce titre a des droits sur vous :
Daigne Eole bientôt vous ramener chez nous.

Le chevalier de l'Epinard se crut à son tour obligé, puisqu'il revenait des cieux, d'emprunter la langue des dieux, pour remercier le Magistrat de Lille de la superbe cafetière d'argent aux armes de la ville, qui lui avait été offerte comme souvenir ; mais ces vers ne valent vraiment pas la peine d'être cités.

(1) « M. Dellège, chef de l'Arquebuse, âgé de 80 ans. M. Dellège, son fils, est premier échevin de Saint-Ménehould. Nous avons vu verser des larmes délicieuses à ce vieillard respectable, en nous disant : J'ai 80 ans, mes amis, il y a 30 ans que je n'ai mis mon uniforme, je l'ai mis aujourd'hui pour vous honorer ; embrassez-moi, partagez ma joie, c'est le plus beau jour de ma vie. » (*Note de l'Epinard*).

Le voyage aérien de Blanchard et du chevalier de l'Epinard n'excita pas seulement la verve des poètes ; le peintre François Watteau voulut retracer sur la toile les deux scènes du départ de l'aérostat et du retour des voyageurs ; de son côté le graveur lillois, Helman, reproduisit de son burin ferme et élégant les deux tableaux de son compatriote, dans deux pièces très connues des amateurs (1). Le sculpteur Corbet, dont nous avons cité une poésie de circonstance relative à l'ascension de Blanchard, modela le portrait de l'aéronaute et fit don à la ville d'un exemplaire en plâtre destiné à être déposé dans le local de l'Ecole de dessin. Le Magistrat de Lille, qui aimait à rendre politesse pour politesse, lui envoya, comme marque de remerciement, un panier de 50 bouteilles de vin. Il serait intéressant de savoir ce qu'est devenue cette œuvre du sculpteur lillois.



L'ascension de Blanchard, comme nous venons de le voir, produisit à Lille une grande impression ; deux faits, que nous allons relater, prouveront combien les Lillois d'il y a cent ans se préoccupaient de faire faire des progrès à la science de l'aérostation.

Un apothicaire lillois, M. Carette qui, depuis la découverte de Montgolfier, s'était probablement intéressé à toutes les expériences aérostatiques qui avaient eu lieu à Lille, ainsi qu'à toutes les tentatives qui avaient avorté, se chargea d'exécuter pour Blanchard un ballon spécial. Cet appareil, rendu imperméable par des procédés particuliers, était destiné à faire des expériences sur la gravité des corps : il devait enlever un parachute chargé d'un animal, du poids de 60 à 80 livres ; au moyen d'un mécanisme, quand le ballon aurait été à une hauteur déterminée, le parachute se serait détaché en même temps que l'aérostat se serait vidé. Dès le 4 octobre 1785, il fut loisible aux amateurs d'examiner cette machine dans une des salles de l'hôpital général, moyennant une rétribution facultative au profit des malheureux.

C'est d'ailleurs avec deux ballons construits par Carette, et dont l'un était muni d'un parachute, que Blanchard fit une ascension à Hambourg le 23 août 1786. La 17e ascension de Blanchard à Douai fut également effectuée au moyen d'un ballon construit par Carette.

L'autre fait auquel nous faisons allusion n'est rien moins que la

(1) Les deux tableaux de François Watteau se trouvent dans la collection de M. Lenglart, de Lille.

construction, par un Lillois, le sieur Plancq, d'un modèle de ballon dirigeable.

Une gravure que nous avons rencontrée dans la collection de M. Quarré-Reybourbon, représente l'appareil ; une légende qui y est jointe donne l'explication de ses différentes parties.

Cette invention fut soumise au Magistrat de Lille, le 16 novembre 1785 et le professeur Saladin fut chargé officiellement de l'examen de ce projet d'aérostat.

Les pièces officielles, que nous avons retrouvées dans le registre aux résolutions du Magistrat, et que nous résumons ci-après, donneront une idée suffisante de la valeur de l'invention du précurseur lillois des capitaines Renard et Krebbs (1).

Le 16 novembre 1785, le Magistrat est saisi d'une requête du sieur François-Joseph Plancq, qui expose qu'il a inventé une mécanique qu'il croit susceptible de diriger un globe aérostatique. Il a construit un modèle de son invention et sollicite l'examen de sa machine par des gens compétents, physiciens et mécaniciens. L'assemblée échevinale désigne à cet effet le Sr Saladin, médecin et professeur de mathématiques, dont nous avons eu l'occasion de parler au début de ce travail.

Voici la partie intéressante du rapport dressé par cet expert officiel :

« Cette machine consiste en une colomne formée par trois ou quatre perches de sapin et entourée du même taffetas vernissé que le reste du ballon. Cette colomne doit traverser verticalement tout le globe aërostatique, de manière que le gaz inflammable contenu dans le ballon ne puisse se répandre dans la colomne et que cependant l'air atmosphérique puisse librement passer dans sa longueur comme dans une cheminée. C'est dans cette colomne que doit être contenu tout le secret de sa machine avec les hommes qui doivent la faire mouvoir. Le haut et le bas de cette colomne est garni d'un plancher circulaire qui lui sert de base et de plafond et chacun de ces planchers est mobile dans un sens horizontal autour de son centre, de manière cependant que ce mouvement horizontal de rotation se communique de l'un à l'autre plancher par le moyen d'une perche qui y est attachée. C'est ce mouvement qui doit ser-

(1) Il y avait l'étoffe d'un inventeur dans le sieur Plancq, car il ne s'était pas borné à rechercher le moyen de diriger les ballons, il se targuait en outre d'avoir trouvé un procédé pour démolir facilement les épaves échouées et débarrasser les côtes des carcasses de navires ensablés. Il se faisait fort aussi de construire un vaisseau insubmersible qui naviguerait sans voiles et sans rames et malgré les vents contraires. Nos bateaux à vapeur ne font pas autre chose.

vir à l'aéronaute pour présenter les ailes vers le point de l'horizon qui lui plaît, parce que les ailes et les ressorts qui les font mouvoir sont attachés à ces planchers.

« L'aéronaute se place dans le bas de cette colomne, soit seul, soit avec ses compagnons de voïage, et là, en tirant une seule corde qui, par des poulies de renvoi, est attachée à des ressorts, il doit bander ces ressorts, lesquels en se débandant poussent des aîles de taffetas qui frappent l'air d'un seul côté et dans le même sens, ce qui doit faire aller l'aérostat dans le sens contraire. Ces aîles sont de trois sortes, les deux principales sont placées, une en haut de la colomne au-dessus du globe, l'autre en bas de la colomne au-dessous du globe. Ces deux aîles ont une forme semblable, à peu près circulaire; une troisième aîle est oblongue, ayant la figure d'une ovale fort allongée : elle se place en bas de la colomne et est opposée à la quatrième aîle qui a exactement la figure d'un parapluie. Toutes ces aîles doivent, comme je l'ai déjà dit, agir en même temps, par des ressorts que l'aëronaute bande et lâche alternativement.

« Quoiqu'on ait employé avant le S[r] Plancq des aîles de taffetas pour obtenir la direction des aërostats, je ne vois rien qui puisse empêcher aud. S[r] de se dire auteur du méchanisme que je viens de décrire; car, malgré que je n'ai rien négligé pour m'instruire des choses relatives aux aërostats, il n'est rien venu à ma connoissance qui ait pu même indiquer un pareil méchanisme. En foy de quoi, j'ai signé le présent procès-verbal. Lille, le 18 novembre 1785. — (Signé) : Saladin (1). »



Dès le 19 septembre 1783, un lecteur du Journal de Paris, qui signait *Persée*, envoyait à cette gazette une lettre où il émettait ses idées sur la forme et la figure à donner aux globes aérostatiques, dont l'invention était toute récente.

Il convenait, selon lui, que ces machines pussent joindre à la rapidité de la course dans l'espace, la grâce et l'élégance, et en même temps il était indispensable d'assurer la sécurité du voyageur assez osé pour se confier à elles. La forme la plus heureuse, à son avis, était celle du cheval Pégase. Le corps servait de récipient au gaz, la tête et la crinière faisaient l'office de proue, les aîles modéraient la vitesse et déterminaient l'élévation, tandis que

(1) Extrait du Registre aux Résolutions du Magistrat de Lille, année 1785.

la queue forrmait le gouvernail. Il suffisait enfin de placer les pieds du Pégase dans l'attitude du cheval qui galope, d'y joindre du lest destiné à maintenir l'équilibre de la machine et l'on avait un cheval volant parfait, sur le dos duquel un aéronaute hardi pouvait commodément prendre place et s'installer tout à son aise. Notre innovateur ajoutait pour compléter : « On devine aisément la place d'une soupape qui, s'ouvrant à la volonté du Navigateur, laisserait échapper promptement, par le rapprochement de ses genoux, une portion du gaz et tempérerait la légèreté du cheval dans le cas où il voudrait s'emporter au-delà des nues. »

C'est peut-être cette conception jetée par un amateur dans les papiers publics qui donna à deux mécaniciens de Strasbourg, les frères Enslen, l'idée de construire en baudruche des aérostats de grande taille, revêtant des formes d'hommes ou d'animaux.

Dès le 11 juin 1785, ils lâchèrent dans les airs, de la cour du Temple, à Strasbourg, un coursier allé représentant Pégase et monté par un cavalier. Ce cheval, construit dans les plus exactes proportions, prit son vol en présence d'une foule immense de spectateurs. Après avoir plané pendant quelque temps et semblé galoper à travers les nuages, il alla tomber à 8 lieues de Strasbourg, près de la ville de Schlestadt.

Le dimanche, 24 octobre 1785, les Parisiens, à leur tour, jouissaient du même spectacle, et le Sr Enslen, qui se pare dès lors du titre de Physicien, recommence l'expérience de Strasbourg dans les jardins de l'artificier Ruggieri. Le cheval allé, monté par un guerrier également en baudruche, prit son vol dans les airs, précédé par une Nymphe de 8 pieds de hauteur. Le Pégase alla tomber près de Montmorency et la Nymphe dans la plaine de Genevilliers ; ces deux appareils n'avaient subi aucune détérioration quand Enslen rentra en leur possession. Près d'une année plus tard, le 24 septembre 1786, Enslen renouvela la même expérience, encore dans les jardins de Ruggieri et avec les mêmes figures en baudruche.

Peu de temps après cette dernière ascension de ses figures, notre Strasbourgeois entreprit une tournée en province, comme il en avait fait une déjà en Angleterre. Le 21 novembre, l'Epinard, toujours friand de ce qui touche à l'aérostation, annonce à ses lecteurs l'arrivée des frères Enslen dans la ville de Lille.

Le dimanche suivant Enslen laissa s'enlever sa Nymphe dans la salle du théâtre, et notre journaliste parle de cette expérience comme d'une chose merveilleuse : « En voyant, dit-il, cette charmante figure s'élever jusqu'au plafond de la salle et se promener le

long desloges, on s'est rappelé avec plaisir les contes du comte de Gabalis et la Boucle de cheveux enlevée de Pope.

« En considérant la taille de cette figure (qui était haute de 8 pieds et ne pesait que 14 onces), son corps diaphane, sa légèreté et sa brillante parure, on l'auroit effectivement prise pour une jeune sylphide qui planoit et se balançoit avec grâce au milieu du fluide. »

Les frères Enslen exposèrent dans l'atelier du sculpteur Corbet, rue de l'Abbaye de Loos, les différentes figures de baudruche qu'ils avaient fabriquées, et le public fut admis à les contempler toutes gonflées. On y admira en particulier un chef d'œuvre de patience auquel nos Strasbourgeois avaient travaillé pendant 15 mois et qui était destiné à être lancé à St-Cloud l'été suivant.

C'était une Diane assise dans un char triomphal traîné par deux cerfs qu'elle guidait de sa main divine. La déesse avait 12 pieds de hauteur, les cerfs avaient 17 palmes et ce groupe tout entier ne pesait que 44 onces. A côté de la Diane, on pouvait voir le fameux cheval Pégase monté par Persée, puis une figure de Harpie, Mercure assis sur un nuage, et enfin la Nymphe qui, de même que le Pégase, avait déjà été lancée plusieurs fois. Il y eut foule dans l'atelier de Corbet, pour visiter ces aérostats qui faisaient, un effet très brillant, surtout aux lumières. Il n'en coûtait d'ailleurs qu'une pièce de 12 sols et le public était admis de 10 heures du matin à 9 heures du soir.

Mais, pour les amateurs d'aérostation, et ils étaient nombreux à Lille, admirer les figures des frères Enslen, dans un local clos, ne suffisait pas ; aussi un certain nombre de personnes manifestèrent le désir de voir lancer en plein air une de ces figures.

Il fallait d'abord obtenir la permission de l'autorité ; on se rappelle en effet que le Magistrat avait interdit tout lancement de ballon par ordonnance du 12 mai 1784. Pour couvrir les frais de l'ascension et garantir la perte possible de l'aérostat, on organisa une souscription à 24 sols par personne. Ce fut la grande figure de Nymphe que l'on décida de lancer. Au jour dit, c'est à dire le 1er janvier 1787, l'appareil en baudruche fut amené sur la place de la Caserne des Buisses, c'est-à-dire sur le terrain occupé actuellement par la gare des voyageurs. A 2 h. 3/4, le gonflement commença ; pour faire prendre patience à la foule, on lança d'abord un petit ballon et, quelques minutes plus tard, la Nymphe s'éleva à son tour majestueusement et imitant, parait-il, à s'y méprendre, par son balancement et l'ondulation gracieuse de ses mouvements, la démarche et les manières d'une femme véritable.

Le 5 janvier, le journal de l'Epinard rendait compte de l'ascen-

sion dont le succès, disait-il, avait été *des plus brillans*. Mais, à cette date, on n'avait pas encore de nouvelles du sort de cet appareil aérostatique. Ce n'est que dans le nº du 12 janvier que l'Epinard annonce que, le 2 du même mois, vers 3 heures, des paysans de Rœux avaient aperçu la *Nymphe aérienne*, qui s'était accrochée à un arbre et qu'ils avaient prise tout d'abord pour le fantôme de la dame du lieu, qui était morte précisément quelques jours auparavant. L'aérostat fut renvoyé à Lille à M. Carette suivant les recommandations écrites sur un billet qui y était attaché.

Une mauvaise gravure nous est restée comme souvenir de l'évènement que nous venons de rappeler ; elle est intitulée : *L'ascension de la Nymphe aérienne s'est faite le 1er janvier 1787 sur la place du quartier des Buisses à Lille par le Sr Enslen.*

Elle est dûe au burin sec et dur de Durig, compatriote Strasbourgeois d'Enslen, établi à Lille, où il mourut en 1816. Cet artiste a gravé quelques médailles, plusieurs portraits et des vues de monuments pour l'Annuaire du département du Nord et l'Almanach de Lille de Danel.

Il est assez difficile, pour les Lillois de notre époque, de se rendre compte bien exactement de l'emplacement figuré dans la gravure de Durig. Cet espace de terrain qui se trouvait resserré entre le rempart et la caserne des Buisses et auxquels il aboutissait d'un côté par la rue actuelle des Buisses, et de l'autre par la rue de Muy ou du Bombardement, s'appelait, au moment de la construction de la gare des voyageurs, Place d'Armes.

Cette place formait comme une sorte d'esplanade au-devant des bâtiments de la caserne qui, eux-mêmes étaient adossés aux maisons de la rue de Tournai. Le bâtiment que l'on voit à la gauche de notre estampe, percé de deux rangées de huit fenêtres fort élevées au-dessus du sol, doit être précisément cette caserne des Buisses et le point de vue du dessinateur parait pris par conséquent du côté de la rue du Bombardement. Le clocher et l'église que l'on aperçoit dans le fond représentent la chapelle du couvent des Bons-Fils, affectée de nos jours au culte évangélique et démolie lors de la construction de la nouvelle gare.

Le remblai qui est dessiné à droite, bordé d'une haie et de quelques arbres, est sans doute le premier parapet de la fortification. La Nymphe en baudruche vient de s'élancer dans les airs, on voit encore dans le lointain le petit ballon qui l'a précédée. Son costume ne répond pas le moins du monde à l'idée que nous nous faisons aujourd'hui du costume d'une nymphe et elle est habillée tout bonnement comme une élégante de ce temps-là : robe décolletée, à taille

longue en pointe, paniers élargissant les hanches et laissant à découvert, devant la robe, une sorte de tablier festonné ; le bras droit relevé paraît maintenir sur la tête un globe ressemblant fort à un ballon ordinaire, les deux bouts d'une ceinture flottent au vent, la main gauche tient un papier, sans doute l'adresse d'Enslen ou de Carette, et des instructions pour la réexpédition de sa machine par ceux qui la retrouveraient. Malgré toutes ses imperfections, cette gravure a eu du moins le mérite de nous conserver le souvenir de cette expérience et de nous laisser une idée assez exacte de ce qu'était cette Nymphe aérienne.



Après sa 14e expérience, l'aéronaute Blanchard fit successivement deux nouvelles ascensions, à Francfort-sur-le-Mein et à Gand. Son voyage aérien avec le chevalier de l'Epinard avait eu dans toute la Flandre française un grand retentissement, et les principales villes du pays se disputaient l'honneur de le posséder.

Comme Blanchard était appelé à l'étranger, et notamment, à Hambourg, Vienne, St-Pétersbourg, Rome et Naples, il ne lui était pas possible de contenter tous ses admirateurs ; il choisit donc, comme théâtre de sa 17e ascension, la ville de Douai. Il avait toujours laissé espérer aux Lillois, et en particulier à l'Epinard, qu'il aurait recommencé pour eux l'expérience aéronautique de 1785 : au mois de mars de 1786, il écrivait encore au rédacteur des Feuilles de Flandres, qu'il ferait tout son possible pour se trouver à Lille au moment de la fête annuelle. « Dans ce cas, ajoutait l'Epinard dans son journal, il est certain qu'il remplira les vœux universels, mais, si absolument il ne pouvait s'y rendre et que le Public daigna (*sic*) avoir la même confiance à un de ses compagnons de voyage, amateur zélé des sciences et notamment de l'Aérostation, et que ce Public voulut y contribuer par la voie de la souscription, pour le dédommager des frais qu'exigerait cette expérience, nous sommes autorisé à annoncer qu'il l'entreprendra, aidé par les Physiciens de cette ville, et il ose promettre un voyage, peut-être utile aux sciences et qui surpassera tous ceux qui ont été faits jusqu'à ce jour. »

Il ne paraît pas que cet appel et ces avances de l'Epinard aient été entendus, car jusqu'à l'ascension de la Nymphe aérienne, en 1787, nous n'avons rencontré le souvenir d'aucune expérience aérostatique à Lille.

Quoi qu'il en soit, Blanchard s'aboucha dès les premiers jours du mois de mars 1786 avec quelques notabilités Douaisiennes qui furent chargées de recueillir les souscriptions destinées à couvrir

les frais de l'ascension projetée. Cette souscription eut un très grand succès et la liste comprend la plupart des noms de la noblesse, de la magistrature et des officiers de la garnison. On recueillit d'abord, tant chez le notaire de Bailliencourt dit Courcol que sur les listes en circulation, des souscriptions pour 468 billets à 6 livres et pour 127 billets à 3 livres. De plus les officiers du régiment d'Orléans souscrivirent pour 90 livres et, après l'expérience, il fut versé encore 9 louis.

L'aérostat, cubant 5277 pieds, fut exposé avec tous ses accessoires, pendant quelques semaines, dans une des salles de l'Hôtel de ville de Douai, où les curieux purent le visiter moyennant une redevance de 12 sols, au profit des ouvriers de Blanchard.

Ce fut M. Houzé de Granchamp, avocat au Parlement de Flandre et ancien échevin de la ville, qui s'occupa le plus de cette expérience aérostatique. M. Aimé Houzé de l'Aulnoit, dans le travail généalogique qu'il a publié sur sa famille, relate quelques-unes des circonstances de l'ascension de Blanchard à Douai, mais les détails donnés par les *Feuilles de Flandre* étant plus nombreux et plus précis, nous emprunterons à ce journal la plupart des éléments de notre récit, en y ajoutant quelques faits particuliers puisés dans le « Journal et Procès-verbaux du dix-septième voyage aérien de M. Blanchard, citoyen de Calais et pensionnaire du Roi, parti de Douay, le dix-huit avril 1786. » in-4° de 12 pages imprimé la même année.

La date de l'ascension avait d'abord été fixée au 25 mars, mais la pluie et le vent ne permirent pas à l'aéronaute de tenter même le gonflement de son ballon. Blanchard crut être plus heureux le lendemain, dimanche, et, dès six heures du matin, il commençait les préparatifs de son expérience ; le ballon avait été installé dans la cour des casernes près la porte d'Esquerchin ; malheureusement le vent qui soufflait en rafales entre les deux bâtiments militaires, maltraitrait tellement l'appareil qu'une grande partie du gaz s'en échappa. C'est en vain qu'on avait installé comme abri une sorte d'enceinte en toile, soutenue par des sapins autour du ballon, la violence du vent était telle que très peu de gaz pouvait pénétrer dans l'enveloppe constamment secouée. D'autre part, le froid était si vif que le plus grand nombre des spectateurs avait déserté la place. Blanchard, exaspéré de ce contre-temps, voulut partir quand même et s'élança dans la nacelle, mais le ballon était à peine parvenu à la hauteur du rampart qu'il tomba. C'est en vain que l'aéronaute jette par dessus bord, son lest, ses instruments, son ancre et ses vivres, il est de nouveau précipité violemment à terre. Il

tente une troisième fois de s'élever, mais sans plus de succès ; enfin, le premier président du Parlement de Flandre et les membres du Magistrat de la ville s'opposent à ce qu'il renouvelle ses dangereuses tentatives. Blanchard avait consommé dans ces deux jours sa provision d'acide, de fer et de zinc. Il envoya donc en grande hâte à Dunkerque chercher l'acide vitriolique qu'il a fait venir d'Angleterre ; quant au zinc, il ne put en trouver ni à Lille, ni à Bruxelles, ni à Dunkerque. Heureusement un « protecteur illustre des sciences et des arts, aussi bienfaisant qu'éclairé », lui en procura 2000 livres. Le ballon, malgré les bourrasques qu'il avait supportées, n'étaient nullement endommagé et il fut bientôt prêt pour une nouvelle tentative.

Mais l'acide n'arrivait pas de Dunkerque, et ce ne fut que trois semaines plus tard, le 18 avril, que Blanchard put tenir les promesses faites à ses souscripteurs. Voici comment un abonné de Douai à la gazette de l'Epinard rend compte de cette ascension : « Monsieur Blanchard a enfin obtenu la victoire sur les vents : il est parti aujourd'hui de la cour des Casernes près la porte d'Escrechin. Deux ailes de bâtiments parallèles y forment un courant d'air violent et presque continuel, mais cet aéronaute ne paraît pas craindre un obstacle de plus. Le ballon, ayant été rempli en peu de temps dans une tour construite en planches, formoit une sphère parfaite. M. Blanchard assis dans sa nacelle et soutenu à 2 pieds de terre, fut amené au milieu d'une vaste enceinte. Une foule de personnes qualifiées et de citoyens remplissoient les casernes, le peuple couvroit les remparts : tous désiroient avec un attendrissement mêlé d'inquiétudes, le moment de l'ascension. Des bourrasques de vent qui tomboient sur le ballon et le ramenoient jusques à terre, l'augmentoient encore. M. Blanchard, tranquille dans sa nacelle, attendoit un moment de calme. A deux heures, il donna le signal du départ ; les mains qui le retenoient l'abandonnèrent et il s'éleva majestueusement dans les airs. Des cris de joie, de satisfaction l'accompagnèrent, le canon des remparts annonça son ascension, et l'aéronaute, saluant par trois fois de son drapeau, répondit aux applaudissemens. Cependant il s'élevoit toujours, allant, à ce que l'on conjecture, vers Bapaume. On le suivit des yeux pendant une demi-heure, alors il entra dans les nuages et on le perdit de vue. Ce spectacle superbe nous a intéressés trop vivement, M., pour que je ne me hâte pas de vous en faire part. La 17e ascension de M. Blanchard a été aussi brillante que les précédentes, et elle est bien faite pour ajouter encore à sa réputation. J'ai honneur d'être, etc. »

« Un de vos abonnés. »

Voici d'ailleurs le procès-verbal officiel de cette ascension :

« L'an 1786, le 18 avril, en la ville de Douay, nous soussignés attestons avoir été présens à la 17e expérience aérostatique de M. Blanchard, citoyen de Calais, Pensionnaire du Roi, et déclarons que cet aéronaute qui, depuis plusieurs jours avoit été constamment contrarié par les vents, après avoir parfaitement rempli son ballon, qui formoit la plus belle sphère, s'est élevé majestueusement dansles airs, et avec la plus grande sécurité, à deux heures après-midi. Le baromètre était à 27 pouces 9 lignes, le ciel couvert et un vent nord-est souffloit avec violence. Cet aéronaute a emporté avec lui les instrumens propres à faire des expériences. En foi de quoi nous avons signé : De Pollinchove, Premier Président; Bruneau de Beaumez, Procureur général; Foucques, chef du Magistrat; La Fargue, Major de la place; Eugène, prince de Béthune-Hesdigneul; le baron de Nedonchel; le comte de Sarp; Enlart de Granval. procureur général du conseil d'Artois; de Croy, comtesse de Trazegnies; Mortagne de Landas, marquise de Jumelles; Mortagne de Landas, baronne de Lagrange; le marquis de Coupignies; la comtesse de Villers au Tertre; etc., etc., etc.

Comme nous l'avons vu plus haut, l'apothicaire Lillois, Carette-Sohier, avait construit, d'après les indications de Blanchard, plusieurs de ses aérostats; ce fut lui également qui construisit le ballon de Douai. Le taffetas de l'appareil était recouvert d'un enduit de l'invention de Blanchard, qui le rendait imperméable et lui donnait une telle solidité que le vent, le verglas et la neige qu'il eut à supporter ne lui causèrent aucun dommage. Quant au gaz on le fabriqua au moyen de l'action du vitriol à 66° sur le fer et le zinc.

Le 20 avril au matin, les Douaisiens apprenaient, par un courrier envoyé par M. Blanchard, l'heureuse issue de son voyage aérien et sa descente au village de l'Etoile, entre Amiens et Abbeville, à 32 lieues de son point de départ. L'aéronaute avait mis une heure et demie pour effectuer ce trajet.

« Après s'être soutenu pendant une demi-heure à la hauteur des nuages, écrit un correspondant Douaisien aux *Feuilles de Flandre*, M. Blanchard s'est élevé rapidement à 18,060 pieds. Là, emporté par un tourbillon, il alloit très-vite; mais le froid l'ayant saisi et s'appercevant que le vent le portoit vers la mer, il se détermina à descendre. Le vent étoit considérable. Son ancre qu'il avoit laissé couler, ravageoit et brisoit tout dans les campagnes; enfin elle s'accrocha à quelques pas au-delà de la Somme, et M. Blanchard descendit dans une vaste prairie, près le village de l'Etoile, entre Amiens et Abbeville, une heure et demie après son départ. On

sonnoit les vêpres quand il partit de Douay, il arriva à 32 lieues de là pour les entendre. Dès qu'on l'aperçut, tout le monde déserta l'église et plus de quatre cens personnes se trouvèrent à son arrivée et facilitèrent sa descente. Après avoir dégonflé son ballon, qui n'est pas du tout endommagé, il se rendit aux invitations de M. Jourdain de la Loge, seigneur de l'Etoile, où il fut accueilli et retenu chez lui de la manière la plus distinguée. Il a dû en partir le 19 après-midi pour se rendre à Amiens, venir dîner le 20 à Arras et arriver vers 5 heures à Douay, où on lui prépare une réception brillante, récompense bien flatteuse de ses talens et de ses succès. J'ai l'honneur d'être, etc.

Un de vos abonnés. »

Au cours de son voyage aérien, Blanchard avait laissé tomber un paquet de lettres qu'il avait écrites « au plus haut des airs » et adressées à MM. du Magistrat de Douai, à M. Houzé de Grandchamp, au Journal de Paris et à son ami l'Epinard. Ces lettres furent trouvées le même jour, à 3 heures, à St-Amand en Artois, par le S^r le Fetz, fermier, et mises à la poste d'Arras, à cinq lieues de là.

Voici le texte de ces lettres qui sont assez curieuses :

« A Messieurs du Magistrat de la ville de Douay

Messieurs,

Vous m'avez sauvé la vie, Messieurs, en vous opposant le 28 mars à mon départ. Si, par cette expérience, j'ai eu le bonheur de vous plaire aujourd'huy, je suis bien indemnisé des revers que le mauvais tems m'a fait éprouver.

Je suis avec respect, Messieurs, votre, etc.

Blanchard.

En l'air ce 18 avril 1786. »

La lettre à M. Houzé de Granchamp était conçue dans les termes suivants :

« Je suis aussy bien portant que mon ballon m'emporte bien ; je tiens, ce me semble, la route de Doullens. Je vous souhaite bien le bonsoir, et suis votre amy sur la terre, comme sur la mer et dans les airs.

Totus ego sum tuus,

Blanchard.

Dans les plaines éthérées, ce 18 avril 1786. »

A l'Epinard, il écrivait : « .... Puisque je ne jouis pas aujourd'huy du plaisir de converser avec toi dans les vastes solitudes de

l'air, permets que je m'en indemnise par la satisfaction de t'adresser la présente. Je suis aussi bouffi de plaisir que mon ballon est gonflé d'air inflammable. Adieu.

Blanchard. »

Enfin dans son n° du 24 avril, le Journal de Paris insérait ce dernier billet :

« Messieurs,

On me trouve quelquefois original, j'ai beaucoup de plaisir à l'être ; c'est pourquoi dans ce moment, appuyé sur le bord de mon char, vacillant, planant à 3 mille toises du globe terrestre, embrassant d'un coup d'œil l'orbe de l'Univers, foulant l'immensité à mes pieds, je vous adresse la présente, que je me propose de jeter sur la première ville que je pourrai découvrir en descendant.

Je vous ferai part de mes observations, lorsque solidement appuyé sur la terre, je pourrai, à mon aise, faire le résultat de mes calculs. J'ai l'honneur d'être, etc.

Signé Blanchard, *citoyen de Calais,*
Pensionnaire du Roi. »

Comme nous l'avons vu, la descente de Blanchard s'était opérée sans accident et l'aéronaute avait reçu le plus charmant accueil chez M. Jourdain de la Loge. On ne le laissa partir que le lendemain dans l'après-midi et M. de Puyraimond, gendre du châtelain de l'Etoile, voulut le reconduire lui-même jusqu'à Amiens, d'où il se rendit à Arras et de là à Douai.

Le mercredi soir, tout ce que la ville renfermait de notabilités se porta à la rencontre du héros du jour ; les dames du plus haut rang se disputèrent l'honneur de l'avoir dans leur voiture. Un grand nombre de cavaliers et des équipages luxueux, précédés d'une musique militaire, lui faisaient un cortège triomphal. Au milieu des acclamations de la foule, Blanchard arriva à l'Hôtel de ville où l'attendait le corps du Magistrat qui lui fit présent, comme souvenir de son voyage, d'une montre à répétition enrichie de brillants, et d'une somme d'argent. En échange, Blanchard présenta à l'Echevinage un des drapeaux qui ornaient sa nacelle, celui aux armes de la ville de Douai. Un autre de ces drapeaux, aux armes de M. de Polinchove, fut offert à ce magistrat ; un troisième enfin avait été gracieusement remis par l'aéronaute à Mme Jourdain de la Loge, la femme du seigneur du village de l'Etoile, où il avait opéré sa descente. Il paraît que M. Jourdain, en souvenir de cet évènement mémorable, avait projeté de construire un pavillon de plaisance à l'endroit même où Blanchard était descendu, pavillon qui aurait porté le nom de l'aéronaute et où l'on aurait déposé le drapeau. Nous ne savons si ce projet a jamais été réalisé.

Enfin, comme couronnement à cette réception triomphale, Blanchard dut accepter un souper superbe chez Mme de Margenci et assister, à l'issue du souper, à un feu d'artifice où étincelèrent en lettres flamboyantes diverses devises et sentences en rapport avec l'exploit qu'il venait d'accomplir.

***

Le 23 août 1786, lors de sa 20e ascension aérostatique à Hambourg, Blanchard, qui était un chercheur et avait une foi robuste en l'avenir des aérostats, avait fait son expérience au moyen de deux ballons conjugués, construits par Carette de Lille, et dont l'un était muni d'un parachute. Le but qu'il poursuivait en jumellant ainsi ses ballons était d'arriver à en diriger la marche à travers les airs. Au commencement de l'année 1787, il voulut encore renchérir sur l'expérience de Hambourg et il imagina de construire un système de quatre aérostats, cubant chacun 900 pieds, surmontés d'un cinquième ballon de 1350 pieds, muni d'un immense parachute. Il espérait enlever quatre personnes dans les airs au moyen de cet appareil, qu'il comptait bien pouvoir gouverner facilement. Cette expérience, qui devait avoir lieu dans les derniers jours de février 1787 à Valenciennes, ne put être effectuée que le 27 mars et non sans péripéties, comme nous allons le voir dans les procès-verbaux officiels de l'ascension et de la descente,

« Procès-verbal de la 23e ascension de M. Blanchard, faite à Valenciennes le 27 mars 1787.

Nous, Prévôt, Jurés et Echevins de la ville de Valenciennes, certifions avoir été témoins de la 23e ascension de M. Blanchard, qu'il a faite dans cette ville au moyen de cinq aérostats artistement adaptés à son char; cette expérience ayant été tentée le 27 mars pendant un vent violent, les aérostats furent rapidement portés contre le clocher de l'Hôpital général, lieu de l'ascension, l'un d'eux s'y accrocha; une crainte subite se répandit dans toute l'assemblée, chacun trembloit pour les jours de cet aéronaute qui, seul, éloigné de tout secours, se dégagea du clocher avec un courage qui ranima les spectateurs effrayés; mais la crainte redoubla lorsqu'on vit sa nacelle et les 5 ballons descendre avec célérité sur les toits voisins, renversant les cheminées qu'il rencontroit et paraissant se précipiter dans les fortifications de la ville ou dans la rivière de l'Escaut dont il n'était pas éloigné. La joie succéda à la crainte losrqu'on vit cet aéronaute adroitement échappé des chocs et du naufrage, s'élever majestueusement dans les airs, saluant avec la plus grande gaieté la foule immense de spectateurs qui se trouvoit

sur son passage, montrant par les manœuvres l'état le plus tranquille et la sécurité la plus parfaite ; bientôt la rapidité de sa course, qui étoit à raison de 30 lieues par heure, nous le déroba non sans crainte pour ses jours, étant dénué de leste, d'ancre, etc., enfin de toute espèce de moyen pour se fixer à la terre, cependant au bout de 10 minutes, il termina son voyage heureusement, à cinq lieues et demie de l'endroit d'où il était parti à 2 heures 20 minutes. De retour à Valenciennes le lendemain, à la satisfaction générale, nous avons cru, qu'à l'instar des villes où M. Blanchard a fait des expériences aérostatiques, nous devions le recevoir citoyen de notre ville et joindre des cadeaux et des fêtes particulières dans nôtre Hôtel, aux applaudissemens du public, au spectacle, pour convaincre cet aéronaute de l'estime que nous faisons de sa personne, de ses talens et de son courage. — Le présent procès-verbal dressé à l'Hôtel de Ville de Valenciennes ce 29 mars 1787.

Signé : Waroquet, greffier civil. »

Blanchard, rentré le 28 mars à 4 heures à Valenciennes, fut en effet reçu solennellement par le Magistrat à l'Hôtel de Ville. Il se rendit ensuite à la Comédie où Mme de Pujol, aux acclamations de la foule des spectateurs plaça sur sa tête une couronne de lauriers supportée par quatre petits ballons. Le lendemain, il y eut une nouvelle fête en son honneur à l'Hôtel de Ville et, pendant le dîner, on lui remit une fort belle montre émaillée et une bourse de cent jetons d'argent aux armes de Valenciennes.

Voici maintenant, pour compléter ce que nous savons de cette 23e ascension de Blanchard, le procès-verbal de sa descente au village de Wasmes.

« Ce jourd'hui 27 mars 1787, à 2 heures et demie précises est descendu dans notre village de Wasmes, cinq ballons qui portoient M. Blanchard, qui nous a dit être parti de Valenciennes à deux heures vingt minutes le même jour, et qu'ayant aperçu une abbaye (l'abbaye de St Ghislain située à 3 quarts de lieue de Wasmes) dont il ignoroit le nom, il s'étoit déterminé de s'y arrêter : nous avons été témoin des manœuvres intéressantes de cet aéronaute, qui étoient d'autant plus nécessaires que le vent qui régnoit étoit extrêmement violent : malgré la difficulté de se fixer à la terre, l'abordage qui ne paroissoit pas sans danger a eu le plus grand succès. Nous certifions que M. Blanchard étoit très gai et très bien portant au moment de son arrivée sur la terre, en foi de quoi nous avons signé les jour et an que dessus. Signés : Jacques-Joseph-Michel Vromer, Vilain, Pierre Cuvillier, Ferdinand Laurent. »

En somme, les magnifiques espérances conçues par Blanchard ne s'étaient pas réalisées, et le problème de la direction des ballons était encore à résoudre. Poussé par un amour-propre démesuré, il avait voulu, comme lors de l'expérience de Douai, partir quand même, malgré la tempête, malgré un accident arrivé à l'un de ses quatre ballons porteurs, qui l'avait obligé à jeter son lest, son ancre, ses instruments, pour pouvoir s'élever.

Il avait risqué sa vie pour une tentative avortée et, par une suprême coquetterie, sa préoccupation la plus urgente, lorsqu'il fut arrivé à opérer sa descente, avait été de faire constater qu'il était bien portant et plein de joie et de gaieté.

C'est que les foules, auxquelles on a promis un spectacle, sont aveugles et impitoyables ; qu'importent pour elles les dangers courus ? si l'on veut s'épargner les moqueries et les huées, il faut braver tous les périls et réussir quand même et malgré tout.

Le moins qui puisse arriver à qui ne réussit pas c'est d'être chansonné tout comme les aéronautes que raille, assez lourdement d'ailleurs, la pasquille patoise insérée dans le cinquième recueil des *Etrennes Tourquennoises* et qui a trait à une expérience aérostatique faite à Lille en décembre 1783.

Pierrot raconte sa déconvenue à Marie :

« J'endève pus que je n'saroi dire ;
Je viens, Marie, d'vire el Ballon,
Qui d'voi voler pir' qu'un dragon ;
J'arage d'avoir perdu mon temps,
Ché chen fois pir' qu'un ju d'infant.

. . . .

A vire tou leus appareilles,
Un avoi dit monts et merveilles,
Des perches plantées, des cordes tendues,
Et v'là qu'un alleume un grand fu,
Deux hommes aveuc des bertielles
Mettent el Ballon sur unne équelle,
L'apportent tout près d'un fourniau,
Un l'pend à l'corde comme un pourchau,

. . . .

Après cha ches bons lurons,
Véant qu'il étoi bien enflé,
Pensoint de le faire envolé :

. . . .

Un a défait chel corde en haut,
Il a volé comme .... un crapaud,
Bourlant à tierre comme eun tonniau.
Pour des monsieur v'là bien du biau ;
Si Brûle-Mason vivroi encor,
Il écriroit en lettres d'or,
Qu'en mil siet chens quatre-vingt-trois,
Deux savans, l'un Flamand, l'autre Lillois,

Voulant faire voler un Ballon,
Ont trois fois eu la confusion
De n'avoir point su réussir,
Et d'avoir apprêté à rire.
. . . .

Cette pasquille fait sans doute allusion à la montgolfière lancée par le baron Coppens et le Lillois Jacquerye, sur l'Esplanade, et qu'une déchirure empêcha de s'enlever. Ces savants, comme les appelle l'auteur de la pasquille, recommencèrent d'ailleurs, deux fois de suite, et avec succès, leur expérience à la Redoute de Wazemmes, sur la Digue.



J'ai négligé avec intention de relater à leur ordre chronologique deux faits très intéressants pour l'histoire des aérostats dans la région du Nord.

Je veux parler du passage du détroit du Pas-de-Calais par Blanchard et de la catastrophe qui précipita Pilâtre de Rozier et Romain dans la garenne de Wimille.

Ces deux évènements ayant entre eux une certaine connexité, j'ai pensé qu'il était préférable d'en faire la relation dans un chapitre spécial.

Je me servirai dans le récit qui va suivre des renseignements fournis par le Journal de Paris et par les Feuilles de Flandre ; de plus, pour les préliminaires de l'ascension de Pilâtre de Rozier, je mettrai à contribution une notice de M. F. Morand, insérée dans l'Année historique de Boulogne-sur-mer de 1857 (1).

Pilâtre de Rozier, originaire de Metz, bien qu'il ne fût âgé que de 29 ans, était un personnage d'une certaine notoriété et, au point de vue de la science naissante de l'aérostation, il était un digne émule des Montgolfier, des Blanchard et des Charles. C'était lui qui, le premier, en compagnie du marquis d'Arlandes, avait osé s'aventurer à travers les airs dans la nacelle d'une montgolfière.

Il ajoutait à ce premier mérite des titres scientifiques qui lui avaient fait donner la charge d'Intendant des cabinets de Physique, de Chimie et d'Histoire naturelle de Monsieur, frère du Roi ; il était en outre secrétaire du cabinet de Madame et membre de plusieurs Académies nationales ou étrangères. De plus il jouissait d'une pension de 2000 livres, qui fut continuée à sa mère, à la suite de la catas-

(1) M. Morand a lui-même puisé ses renseignements aux Archives du Palais de Justice de Boulogne, dans un dossier paraissant provenir de Romain, et renfermant un assez grand nombre de documents relatifs à cette ascension.

trophe de Boulogne, avec conditions de réversibilité sur la tête de ses deux sœurs. Sous les auspices de Monsieur, frère du Roi, il avait fondé en 1781 le *Musée*, sorte d'établissement littéraire et scientifique où l'on fournissait par abonnement à des amateurs de science, les livres et les instruments de physique nécessaires à leurs études.

Ces titres divers et les hautes protections dont il disposait, avaient fait obtenir en 1784 à Pilâtre de Rozier, une subvention de M. le Contrôleur Général, de Calonne, pour tenter de franchir, au moyen d'un aérostat, le détroit du Pas-de-Calais. Le chiffre de cette subvention ne nous est pas connu précisément, certains documents, contredits par d'autres, la fixent à 40.000 livres.

Il s'aboucha alors avec un sieur Romain (Pierre-Ange) qui se faisait appeler Romain l'aîné pour se distinguer de son frère. Avant de s'adonner à la construction des aérostats, Romain l'aîné avait été procureur au bailliage de Rouen, puis il avait rempli un office de receveur des consignations et de commissaire aux saisies réelles, dont la collation appartenait à Monsieur, frère du Roi. Il avait résigné cette charge le 2 juillet 1784, sans doute pour se consacrer entièrement à la recherche des moyens de perfectionner la science de l'aérostation. Une lettre, qu'il adresse à M. de Calonne, nous apprend en effet que la découverte des frères Montgolfier l'avait enthousiasmé et que, dès lors, il avait commencé des expériences sur l'imperméabilité des enveloppes des ballons. Ces essais furent couronnés de succès et il construisit plusieurs petits ballons, dont un pour le duc d'Angoulême, qui conservèrent leur gaz, sans déperdition pendant plusieurs mois.

C'est ce qui détermina sans doute Pilâtre de Rozier à signer, le 17 septembre 1784, un traité en bonne et dûe forme où il prenait l'engagement de traverser, avec Romain, dans un aérostat, le détroit du Pas-de-Calais, de France en Angleterre. Ce traité était formulé comme suit :

« Je soussigné déclare m'être associé avec M. Romain, pour la construction d'une montgolfière au gaz inflammable, destinée à notre passage en Angleterre, et je m'engage à lui payer la somme de sept mille quatre cents livres, sous les conditions suivantes : 1° que nous ne serons que deux dans ce voyage ; 2° que la montgolfière sera construite d'après la forme et les dimensions dont je serai convenu par écrit ; 3° qu'elle sera remplie de gaz inflammable pendant plusieurs jours afin que je puisse juger si la rupture d'équilibre et les envelloppes sont suffisantes pour conserver le gaz, de manière à tenter cette expérience sans danger ; 3° que le lieu

de l'expérience sera déterminé à ma volonté; 4° enfin je m'oblige de payer cette somme de 7.400 livres avant notre départ qui sera fixé au plus tard à la fin d'octobre prochain, ce qui se fera gratuitement pour le public. Fait double entre nous à Paris le 17 septembre 1784. Pilâtre de Rozier. »

« Et moi, Romain, j'adopte les conditions précédentes et je m'engage à n'admettre personne dans cette machine que d'après le consentement par écrit de M. Pilâtre de Rozier. Fait en double comme dessus, à Paris, ce 17 septembre 1784. Romain. »

Romain se mit donc à l'œuvre avec son frère et, après quelques retards, le ballon fut enfin terminé et exposé tout gonflé sous le dôme des Tuileries. L'enveloppe, de taffetes gommé, était peinte et décorée brillamment : on y avait représenté les vents, et des vers à la louange de Calonne y alternaient avec les guirlandes et les dorures.

Ce ne fut toutefois qu'au mois de décembre que l'aérostat put être expédié vers le lieu fixé pour le départ. On crut d'abord dans le public que la ville de Calais avait été choisie, car c'était là qu'on avait fait les premières expéditions d'acide et de ferraille nécessaires à la fabrication du gaz. Mais on apprit bientôt que Pilâtre s'était décidé pour Boulogne, car il y dirigea son ballon et y arriva lui-même, accompagné de Romain, le 21 décembre.

Il est probable que la préférence donnée par M. de Calonne à Pilâtre de Rozier et la grosse subvention dont il l'avait gratifié, avaient mécontenté ses émules en aérostation ; c'est du moins ce qui paraît ressortir d'une correspondance de Boulogne envoyée le 22 décembre et insérée dans les Mémoires secrets de Bachaumont : on ne s'y gêne pas pour insinuer que Pilâtre est loin d'être un puits de science, on ajoute qu'il parle mal. « Mais le défaut de savoir, continue-t-on, est compensé chez lui par une grande audace, par une activité prodigieuse et par un esprit d'intrigue inconcevable qui lui a fait supplanter tous ses concurrents, bien plus dignes de la confiance du Gouvernement, surtout M. Charles. »

Un autre de ces rivaux, Blanchard, avait fait le 18 octobre 1784, une ascension heureuse en Angleterre ; parti de l'Académie militaire de Chelsea à midi, accompagné de M. Sheldon, professeur d'anatomie, il était descendu à Rumsey, à 48 milles de Londres vers quatre heures et demie. Il s'était trouvé en rapports à Londres avec l'Italien Lunardi qui, le premier en Angleterre, s'était élevé dans un aérostat, ainsi qu'avec le Dr Jeffries qui, le 30 novembre 1784, lui paya 100 guinées le droit de monter avec lui en ballon. Ces trois hommes, fanatiques d'aérostation, apprenant que Pilâtre de

Rozier et Romain se préparaient à traverser le Pas-de-Calais en ballon, résolurent de tenter, eux aussi, l'entreprise et d'être les premiers à accomplir cette prouesse.

Dès le 17 décembre, les papiers publics de Londres annonçaient que Blanchard et le Dr Jeffries étaient partis pour Douvres et que le ballon, l'acide et la ferraille étaient arrivés en cette ville. Jeffries, qui avait fait les frais de cette expérience et était par conséquent le créancier de Blanchard, exigeait, à ce titre, d'être le compagnon de l'aéronaute français, bien que le ballon de celui-ci fût à peine suffisant pour le transporter seul. « Il serait à souhaiter, dit une lettre de Londres du 24 décembre, pour tous les deux, que la recette à la porte du château et le montant des souscriptions pussent mettre le débiteur *infortuné* en état de rembourser le créancier le plus exigeant et le plus terrible que l'on ait jamais vu, puisque ce n'est qu'en s'exposant lui-même à périr avec son débiteur qu'il peut être satisfait de ses avances. »

D'un autre côté, l'entêté docteur avait rallié à son parti la plupart des gens du peuple et des matelots de Douvres, la ville toute entière s'était passionnée pour cette hardie entreprise.

Quant à Blanchard il n'aurait pas été fâché de partir seul pour ne pas partager avec son compagnon la gloire du succès qu'il escomptait d'avance.

Pendant ces hésitations, le vent, d'abord favorable, devint tout à coup contraire. Si bien que l'on crut un moment que Pilâtre, qui avait enfin choisi, pour lieu de son expérience, la Tour d'Ordre à Boulogne, rocher élevé de 200 pieds au-dessus de la mer, allait pouvoir devancer son concurrent. Il poussa activement ses préparatifs, fit construire par 60 ouvriers une tente de 50 pieds et un réchaud d'un pied. Puis, quand ces divers travaux furent en train, voulant probablement connaître à quel point en étaient les apprêts de Blanchard, il s'embarqua pour Douvres par une tempête tellement affreuse qu'il mit 52 heures à faire la traversée.

Quand il débarqua, il vit que son rival était prêt depuis huit jours et qu'il n'attendait plus qu'un vent favorable. Tout cela le découragea sans doute un peu, surtout quand il fit la réflexion que Blanchard, partant d'Angleterre, avait trois fois plus de côtes devant lui et que les vents sont beaucoup plus souvent favorables à une traversée de Douvres en France, qu'à une traversée de Boulogne à Douvres.

L'évènement donna raison d'ailleurs à ces observations.

L'histoire de la traversée du détroit ayant été maintes fois racontée, le Dr Jeffries en ayant écrit lui-même une relation, nous n'avons pas l'intention de recommencer ce récit ; nous nous bornerons

donc à indiquer les divers renseignements publiés par les Feuilles de Flandre sur cet évènement.

Déjà, dans le nº du 11 janvier 1785, l'Epinard faisait savoir à ses lecteurs que des lettres particulières annonçaient la traversée du Pas-de-Calais en ballon par Blanchard et son compagnon.

Dans le nº du 14 janvier, on n'avait pas encore reçu de nouvelles certaines, mais le bruit courait que les aéronautes avaient atterri sur les dunes de Calais, que leur nacelle avait touché plusieurs fois l'eau et qu'ils n'avaient échappé à la submersion qu'en jetant à la mer leurs vêtements et leurs instruments.

Toutefois ces nouvelles n'étaient pas prises au sérieux, car aucun des nombreux voyageurs arrivant journellement de Calais à Lille ne les confirmaient.

Enfin on reçut une lettre de Calais, datée du 14, qui donnait des détails circonstanciés sur la descente, opérée le 7 janvier, par Blanchard et le Dr Jeffries, dans la forêt de Guines.

M. Reboul, archiviste de la ville de Calais, a reproduit, dans une brochure intitulée la *Colonne Blanchard*, les procès-verbaux officiels relatifs à cette ascension; il y a ajouté de nombreux détails intéressants et, particulièrement, des extraits de la relation du Dr Jeffries; nous nous bornerons donc à dire que les voyageurs aériens furent accueillis avec enthousiasme par la population de Guines et de Calais. Les autorités civiles et militaires de cette dernière ville furent des premiers à féliciter les aéronautes; et des lettres accordant à Blanchard le titre de citoyen de Calais lui furent remises dans une boîte d'or.

Le lendemain, les deux triomphateurs se mettent en route pour Paris, où ils arrivent le 11, accompagnés de Pilâtre de Rozier. Ce dernier, poursuivi par la malechance et par des contre-temps divers, allait sans doute s'excuser auprès de Calonne de s'être laissé devancer par son rival.

Voici en effet un certificat officiel qu'il se fit donner par plusieurs personnages et qui fut communiqué aux papiers publics par le secrétaire-perpétuel du Musée : « L'inconstance des vents dans cette saison, les brouillards, les pluies, les neiges et les tempêtes qui ont régné successivement, enfin l'avis de l'assemblée des meilleurs capitaines de ce port, nous ont engagé plusieurs fois à observer à M. de Rozier qu'il courait les plus grands risques pour la Montgolfière, s'il tentoit l'expérience à une époque aussi défavorable, Mais le désir extrême de traverser le premier la Manche l'ayant déterminé à presser ses opérations, nous certifions qu'il n'a laissé échapper aucune occasion de mettre son projet à exécution et qu'il

y auroit de l'injustice à soupçonner qu'il n'y a pas mis toute l'activité dont il étoit capable : en foi de quoi nous avons signé que la journée du 7 janvier, qui a été très avantageuse à M. Blanchard, a été absolument contraire à M. de Rozier. A Boulogne, le 8 janvier 1785. Signé : le Chev. du Blaisel ; de Hume, Maire ; Chanlaire, commissaire surnuméraire des Ports et Arsenaux de la Marine ; Audibert, Comm. de la Marine ; Cazin de Caumartin, juge de l'Amirauté ; Noël-Joseph Leclerc ; Robert Cornu. »

Quoi qu'il en soit, M. de Calonne, d'après Figuier, le reçut fort mal et lui enjoignit, malgré ses observations, de poursuivre l'entreprise et de traverser le détroit.

Pendant ce temps, Romain donnait tous ses soins, toute son activité à l'entreprise : durant l'absence de Pilâtre, il avait fait gonfler le ballon dans la cour de M. Cléry, devant un grand nombre de spectateurs. Le 21 janvier enfin, Pilâtre revint à Boulogne et fit transporter le lendemain le ballon sur l'Esplanade. « On y installa, dit M. Morand, tout l'appareil nécessaire à un gazomètre, et cette usine improvisée eut, comme le ballon, sa place sous des tentes dressées le long des murs du rempart, entre la porte des Dunes et la rue des Pipots. »

Mais Pilâtre paraissait singulièrement refroidi par le succès de Blanchard ; peut-être des préoccupations d'un autre genre, causées par l'amour dont il était épris pour une jeune Anglaise, le détournaient-elles de son projet : il laissait tout le tracas de l'affaire à Romain qui, pendant les cinq longs mois d'attente, dut à la fois faire face aux créanciers et réparer à plusieurs reprises le ballon que les intempéries ou les rats détérioraient à l'envi. Il paraît que les créanciers impayés menacèrent même de faire saisir l'aérostat, et, le jour de leur malheureuse ascension, les deux aéronautes étaient sous le coup d'une action en justice devant la sénéchaussée de Boulogne où ils étaient assignés, pour le lendemain, en paiement d'une somme de 383 livres 14 sols, dûe depuis trois mois.

Le départ avait d'abord été fixé au 30 janvier, et Pilâtre, voulant renchérir sur l'expérience de Blanchard, annonçait qu'il planerait avec son aérostat dans les airs, aussi longtemps que sa force ascensionnelle et l'imperméabilité de l'enveloppe le lui permettraient.

Il ne conservait pas de rancune à Blanchard de l'avoir devancé, et, quand ce dernier passa à Boulogne le 16 février, Pilâtre l'accueillit avec les plus grandes marques d'amitié et l'accompagna le lendemain au spectacle.

Diverses circonstances ne permirent pas de donner suite au projet de départ pour le 30 janvier ; d'autres tentatives ne réussi-

rent pas davantage. Les vents étaient presque toujours contraires; cependant, le 12 mars, à 4 heures du matin, une légère brise Est-Sud-Est s'étant élevée, on se prépara à un départ prochain, espérant, qu'au point du jour, le vent aurait pris un peu plus de consistance. Hélas! encore une fois cet espoir fut déçu et le vent se mit à souffler en plein du Nord. Malgré cela, croyant que peut-être un vent favorable régnait dans les couches supérieures de l'atmosphère, on lança une petite montgolfière, mais ce ballon d'essai, après être resté en l'air pendant sept heures, balloté par des vents S.-O. et N.-E., vint tomber sur la côte à 6 lieues de Boulogne.

Le 16 avril suivant, un autre ballon d'essai, lancé à 11 heures et demie du matin, tombait une heure plus tard dans la paroisse d'Escalles, à deux lieues de Calais et, d'après la direction de sa chute, il semblait plutôt venir de Calais que de Boulogne.

Une autre fois encore, le Maire de Boulogne dut interposer son autorité pour empêcher le départ en motivant son intervention par l'annonce d'un changement de vent prédit par les marins.

Tous ces contre-temps sont assurément des circonstances atténuantes à opposer à ceux qui prétendent que Pilâtre s'est pendant longtemps désintéressé de l'expérience et a négligé de profiter des occasions de l'entreprendre. Et il faut bien dire que le public ne se gênait pas pour critiquer la conduite de l'aéronaute; les cinq mois d'attente semblaient longs à ceux à qui l'on avait promis le spectacle d'une prouesse aérostatique extraordinaire. Aussi le malheureux Pilâtre ne fut pas épargné par les plaisanteries et les chansons; ce fut contre lui un véritable déluge de petits vers méchants, d'épigrammes, de brocards et de couplets. Il est juste de dire que Romain fut toujours épargné par la satire et qu'on s'en prit toujours au chef de l'entreprise qu'on considérait sans doute comme le seul responsable des retards.

Il tâchait d'ailleurs de calmer l'impatience du public par de belles promesses et par des attraits nouveaux dont il prétendait corser l'expérience. C'est ainsi qu'au début du mois de mai, on annonça que le spectacle de l'ascension, au premier vent propice, serait « d'autant plus beau et plus intéressant, que les aéronautes seront accompagnés d'une jeune dame qui réunit à la plus grande intrépidité toutes les grâces de son sexe. »

Cette personne était une dame de St-Hilaire qui, sur la recommandation de de Calonne, avait sollicité de Pilâtre la faveur de partager ses périls et sa gloire. Pilâtre n'avait pu repousser cette requête de la protégée du ministre, et il avait même obtenu de Romain son consentement à cette dérogation aux clauses du contrat

primitif. On se souvient que ce traité stipulait entre autres conditions que Pilâtre et Romain ne seraient que deux dans la nacelle au moment de l'ascension. Il est vrai que Romain avait peut être l'arrière-pensée qu'au jour du départ, la force ascensionnelle serait juste suffisante pour deux personnes et que Mme de Saint-Hilaire resterait sur la terre ferme.

Enfin, le mardi 15 juin, le vent soufflant de l'Est parut favorable. On lança deux petits ballons avant-coureurs qui se dirigèrent vers l'Angleterre; on prépara alors la machine qui se composait, comme l'on sait, d'une petite montgolfière surmontée d'un ballon gonflé au gaz hydrogène. Dans l'idée des aéronautes, cette montgolfière, qu'on pouvait gonfler à volonté, devait remplacer le lest et modifier, suivant les besoins, la force ascensionnelle de tout l'appareil. La combinaison était ingénieuse, mais le danger de placer un foyer à proximité d'une énorme quantité de gaz inflammable n'en était pas moins terrible; l'évènement le prouva malheureusement.

Tout le système, après cinq mois d'attente, était plus ou moins détérioré et les enveloppes n'avaient plus leur solidité primitive. La veille, en prévision du départ, on avait dû procéder à une réparation hâtive de la soupape. A 7 h. 15 m. du matin les aéronautes donnèrent le signal du départ; ils s'élevèrent d'abord si haut qu'on prit leur appareil pour l'un des petits ballons d'essai. Un courant les porta du Nord au Midi, puis un autre les ramena en sens inverse le long de la côte, jusque vers les garennes de Wimereux. A 7 h. 45 m., l'on vit le ballon se dégonfler subitement et descendre en lambeaux avec rapidité; seule la petite montgolfière retardait sa chute. L'appareil et les deux infortunés voyageurs vinrent s'abimer sur le sol près du village de Wimille. Pilâtre, horriblement mutilé, la poitrine ouverte, une cuisse et une jambe cassées et le pied presque séparé de cette jambe, était mort sur le coup. Quant à Romain, il était resté dans la nacelle et n'avait reçu que le contre-coup du choc, néanmoins tous ses membres étaient fracassés et il ne survécut que quelques minutes à cette effroyable chute. Détail curieux, les montres des deux aéronautes marchaient encore et une corbeille, qui renfermait leurs provisions, fut retrouvé intacte et sans que le moindre objet y eût été dérangé.

Les témoins de l'accident ne furent pas, dès le principe, d'accord sur la cause réelle de la catastrophe. Un officier du génie, le marquis de Maisonfort, qui avait offert 200 louis pour être du voyage et qui avait dû y renoncer en raison de l'insuffisance de la force ascensionnelle, suivit le ballon à cheval et arriva à Wimille peu d'instants après la chute. Il certifie que l'aérostat a dû se déchirer

sans faire explosion, car un paysan qui se trouvait à 100 pas de là, n'a entendu qu'un bruit très léger. Il ajoute qu'il a examiné la montgolfière et qu'elle ne présentait aucune trace de brûlure, ni même de déchirure. Figuier affirme même que le réchaud n'avait pas été allumé.

M. de Maisonfort attribue donc l'accident à une déchirure produite dans le ballon au gaz hydrogène par une manœuvre de la soupape, qui, mal raccommodée et jouant difficilement, aura nécessité des efforts violents qui auront crevé le taffetas. Le ballon se serait alors vidé rapidement et son enveloppe, pesant de tout son poids sur la montgolfière, aurait déterminé la chute. Nous devons dire que cette hypothèse ne concorde pas tout à fait avec un récit de la catastrophe inséré dans les Feuilles de Flandres et extrait d'une lettre adressée le 17 juin 1785 par M. de Terneaux à M. de Wassigny, grand maître des eaux et forêts de Picardie.

D'après ce personnage, qui avait assisté au départ et s'était mis en route à cheval vers le Gris-Nez pour suivre la course du ballon et le voir atterrir en Angleterre, le feu prit à l'aérostat quinze minutes après l'ascension, et il fut consumé en moins d'une seconde.

Une autre correspondance, également insérée dans les Feuilles de Flandres, contredit aussi le récit de M. de Maisonfort, en affirmant qu'à 7 h. 45, « le ballon fit une explosion semblable à celle d'une mine qui saute en l'air ».

Enfin un témoin de l'expérience, qui est resté anonyme malheureusement et n'a pas cru devoir se rendre sur le lieu même de la chute, affirme aussi au Journal de Paris qu'« on vit, à 7 h. 35 min., s'élever au-dessus du ballon, une colonne de flamme qui fut aperçue par toutes les personnes que l'expérience avoit rassemblées ».

D'ailleurs le récit du marquis de Maisonfort, sur lequel on s'appuie pour soutenir que l'accident n'est pas dû à un incendie de l'appareil, ne dit positivement qu'une chose, c'est que la montgolfière n'était « ni brûlée ni même déchirée ». Il ne parle de l'enveloppe du ballon à hydrogène que pour dire qu'il l'a vue retomber sur la montgolfière et précipiter sa chute. Il ne nie donc pas qu'il y ait eu inflammation du gaz et il serait bien surprenant que plusieurs témoins oculaires se fussent trompés au point de s'imaginer voir une flamme et entendre une explosion qui, ni l'une, ni l'autre ne se seraient produites. Un certain mystère règne donc encore sur la cause véritable de la catastrophe.

Les deux malheureux furent enterrés à Wimille; la ville de Boulogne leur fit de pompeuses obsèques; l'Amirauté et les divers corps de métiers firent célébrer des services funèbres en leur honneur.

Romain laissait une veuve et trois enfants ; quant à Pilâtre, il devait se marier, à son retour en Angleterre, aveç une jeune Anlaise de Hampstead, qui faillit devenir folle à la nouvelle de la mort de son fiancé, et qui tenta à plusieurs reprises de se suicider.

La mort des deux aéronautes désarma la critique et, au déluge de vers satiriques, succéda une avalanche d'épitaphes louangeuses et émues.

En voici une :

« Jamais Pilâtre ne mourra;
Et malgré les clameurs de l'implacable envie,
Ce monument attestera
Le comble du malheur et l'excès du génie. »

Puis cette autre de M. de Cubières :

« Qu'il est à regretter, ce jeune audacieux !
Si, le premier, des airs il tenta le voyage,
Bientôt, précipité des Cieux,
Le premier il y fit naufrage. »

Deux monuments conservent la mémoire de cet évènement : l'un d'eux, dans le cimetière de Wimille, se trouve sur la sépulture même des deux aéronautes ; l'autre, un petit obélisque de pierre, a été élevé à l'endroit même de la chute, dans la garenne de Wimereux.

Voici une des inscriptions qui se trouvent sur le monument du cimetière :

F. P. DE ROZIER ET P. A. ROMAIN,
E. BOLONIA PROFECTI DIE JUNII 15, ANN. 1785,
PLUS 5 MIL. PEDIBUS ALTIORES PRÆCIPITI CASU
PROPE TURREM CROAICAM EXTINCTI SUNT,
ET HIC AMBO CONSEPULTI.



L'AÉROSTATION DANS LA RÉGION DU NORD

AU XIXe SIÉCLE (1803 à 1851)

En l'année 1803, il y avait à Lille un jeune professeur de mathématiques de l'École secondaire, nommé Louis Testelin, qui fut, lui aussi, tenté du démon de l'aérostation.

Membre de la Société d'Amateurs des Sciences qui venait de se fonder et avait fait revivre les anciennes traditions du collège des Philalètes, il s'y faisait remarquer par d'utiles travaux et par son ardeur à poursuivre le progrès dans des voies nouvelles.

Il construisit donc une montgolfière, calculant soigneusement les dimensions nécessaires pour obtenir une force ascensionnelle suffisante et tenta une expérience en compagnie d'un charpentier de la ville qui entretenait le feu. Malheureusement, soit que ses calculs aient été erronés, soit que les circonstances aient été défavorables, Testelin ne put, avec sa Montgolfière, s'élever plus haut que le faîte des maisons ; renvoyés d'un toit à l'autre, ballotés pendant une heure, les deux apprentis aéronautes finirent par tomber dans le canal des Sœurs-Noires.

Le héros de cette aventure tragi-comique, Louis-Stanislas Testelin, oncle d'Achille Testelin, à qui l'on vient d'élever un monument à Lille, était né en 1779, le 21 septembre ; le 10 prairial, an VII, il avait épousé Marguerite-Catherine-Joseph Grohain; il était à cette époque élève en chirurgie. Il renonça probablement à cette carrière quand l'occasion d'entrer comme professeur à l'Ecole secondaire se présenta. Il s'occupait de physique et, outre l'invention d'un filtre inaltérable, il avait fait, sur l'analogie des effets de l'électricité statique et de l'électricité dynamique, des recherches assez remarquables qui lui avaient valu le titre de membre correspondant de l'Académie de Turin et une médaille d'argent décernée par cette Compagnie.

S'il échappa aux dangers de son aventureuse expédition aérienne, il fut moins heureux peu de temps après, dans une occasion où le péril semblait bien plus éloigné. Son ami et collègue de la Société d'Amateurs des Sciences, le médecin Bécu, l'avait invité à visiter avec lui une maison de bains qu'il faisait construire rue Basse. Il s'agissait de donner un avis sur la solidité d'une voûte et de vérifier si la pluie ne suintait pas à travers la maçonnerie.

Malheureusement, cette voûte, recouverte d'une couche épaisse de terre où l'eau de pluie s'était infiltrée, céda tout à coup et en-

gloutit les deux amis. On ne les dégagea qu'après trois quarts d'heure de travail et, quand on put arriver jusqu'à eux, ils avaient succombé, asphyxiés sous cette masse de décombres et de terre. C'est le 1er fructidor an XIII qu'eut lieu ce funeste évènement.

Mourant à 25 ans, Louis Testelin n'avait pu donner encore que des espérances, au point de vue scientifique ; pourtant il laissait un intéressant rapport sur les monnaies, poids et mesures de la commune de Lille, qui fut publié en 1807 à la suite de l'Exposition du système métrique de Delezenne.

Naturellement, le bon public, toujours gouailleur, fit des gorges chaudes de l'ascension manquée de Testelin.

Aussi, en 1804, dans un prospectus où il annonçait une fête aérostatique, Mosment ne se fait pas faute de railler « cet individu qui faisait consister l'art de l'aérostation dans de froids calculs, » et il espère que l'insuccès de cette ascension « ne laissera pas dans l'opinion publique une impression défavorable. »

Mosment, né à Nancy en 1781, n'était pas un savant lui, mais un simple organisateur de fêtes publiques, dans lesquelles il joignait à l'attrait des expériences aérostatiques, l'éclat merveilleux des illuminations et l'éblouissement des feux d'artifices. Il avait du reste été à bonne école, car il avait travaillé à Paris sous les ordres de Ruggieri, le célèbre artificier et entrepreneur de fêtes publiques ; de plus, il se donnait comme l'élève de Blanchard. Ces titres devaient à coup sûr le faire accueillir avec empressement par le public lillois, à qui les dix ou douze années de révolutions, n'avaient pu faire oublier la fameuse expérience de Blanchard et de l'Epinard. Aussi Mosment vint-il plusieurs fois à Lille de 1803 à 1806, époque où il fit chez nous l'ascension qui lui coûta la vie.

Il y avait en ce temps-là à Lille un établissement public, nommé le Cirque sorte de lieu de plaisance, établi sur la Motte-Madame, à l'endroit où s'élèvent de nos jours les constructions de Notre-Dame de la Treille. Sur l'emplacement de l'ancien couvent des Dominicains, on avait tracé un jardin anglais, parsemé de cascades et de rochers, et dont les chemins en pente menaient au sommet du tertre, où s'élevait jadis, à ce que d'aucuns prétendent, le château du Buc. Là-haut on avait établi une rotonde pour la danse ; en bas, on avait installé un cabinet littéraire où l'on pouvait lire des livres et des journaux, et, à côté, des salons de jeu et de conversation.

A certains jours, on organisait dans ce jardin des fêtes, des illuminations, des exhibitions de toutes sortes. Si nous en croyons le premier prospectus lancé par Mosment au public lillois, le Cirque ne le cédait en rien aux établissements analogues de Paris : Tivoli,

Frascati, Idalie, les Folies-Beaujon. « Je ne crains pas, écrivait-il. de vous dire ici que, si le Cirque de Lille était à Paris, il aurait le pas sur tous les autres. » C'était le 27 octobre 1803 que l'aéronaute-pyrotechnicien adressait sa première épître aux Lillois, pour leur annoncer que l'administration du Cirque l'avait chargé d'y organiser des fêtes.

La première eut lieu le 6 novembre suivant et fut composée spécialement de feux d'artifices. Le succès fut si grand que deux autres fêtes eurent lieu coup sur coup, à la Sainte-Catherine et à la Saint-Nicolas. On dansa toute la nuit, à la lumière des verres de couleurs, et, de plus, à la fête de la Saint-Nicolas, à 10 heures du soir, on lança un ballon de 800 pieds cubes, emportant une étoile brillante qui, à la hauteur de 100 toises, fit explosion, répandant de tous côtés des rayons étincelants et faisant pleuvoir dans la nuit une myriade de petites étoiles d'or.

Le 24 février 1804, Mosment convie les Lillois à de nouvelles merveilles au Cirque : il promet un embrasement général de tout l'établissement, une pièce d'artifice représentant la naissance d'une comète résultant de la rencontre des deux planètes Mars et Vénus, et enfin, pour le lundi de Pâques (12 germinal an XII), il annonce son ascension dans un ballon de 70.000 pieds cubes (?). C'est à celte occasion qu'il fait allusion à l'expérience malheureuse de Testelin racontée plus haut, sans se douter qu'une mésaventure identique l'attendait. En effet, malgré les grandes dimensions de son aérostat et la précaution prise de lancer d'abord un ballon d'essai, de 18 pieds de circonférence, il ne put, accompagné d'une personne de la ville, s'élever plus haut que les toits des maisons, tout comme Testelin, et, par une singulière ironie du sort, il alla échouer lui aussi, dans le canal des Sœurs-Noires, où Testelin et son charpentier avaient pris leur bain de boue. On repêcha les deux infortunés au puisard de la maison de la rue des Arts, qui fait face au Marché aux poulets.

Cette malechance ne découragea pas l'élève de Blanchard ; il avait une revanche à prendre, il la prit brillamment. D'abord, le 6 mai 1804, il lance un ballon de 33 pieds de circonférence, *tout en or et argent*, enveloppé d'un filet et emportant divers animaux. Parvenu à une hauteur de 1000 toises, une combinaison de feux d'artifice fait éclater le ballon, un parachute se déploie, et les animaux opérent heureusement leur descente.

Le 17 juin, il offre encore aux Lillois une ascension aéropyrotechnique fort brillante. Enfin le 24 juin, à la fête de Lille, Mosment lui-même, part de la citadelle, montant un ballon de 25 pieds de

circonférence cubant 8223 pieds et entièrement construit en taffetas ; une heure après, il descend à Vendeville, à une lieue et demie de son point de départ.

Voici en quels termes il raconte ce voyage aérien :

« A six heures moins quatre minutes, le ballon suffisamment rempli, je me suis élevé du centre de la citadelle ; un vent nord-ouest assez faible me porta dans la même direction. Arrivé à 600 toises d'élévation (1.170 mètres) je lançai l'un des deux pigeons que j'avais emportés. Il étendit les ailes sans faire aucun mouvement et se laissa aller au gré du vent qui l'emporta ; il disparut pour moi au bout de deux minutes. Je réservai l'autre pour le lancer plus haut.

Mon ascension continuant toujours, je ne parlerai pas du magnifique spectacle que m'offrit la situation naturelle du pays ; les sites m'en parurent au-dessus de toute description. J'observais seulement que la mer que j'avais à ma droite ne me parut qu'un lac ordinaire ; peut-être aussi n'en apercevois-je alors, par la direction où je me trouvois, que cette partie connue sous le nom de canal de la Manche, qui borne l'Angleterre.

Parvenu à 1.200 toises de hauteur (2.340 mètres), je restai stationnaire pendant quinze minutes ; des brouillards qui couvroient mon horizon m'empêchoient de distinguer les objets que jeusse pu apercevoir au loin ; je n'éprouvai dans cette situation qu'un fort tintement d'oreilles ; mais un froid excessif se fit bientôt sentir ; j'en éprouvai les premières atteintes en touchant mon appendice qui me parut glacé. J'examinai mon thermomètre, il marquoit 3 degrés sous 0. Cette situation pénible ne m'offrant rien d'intéressant, ni pour la curiosité, ni pour les progrès de l'aérostation, je résolus d'en sortir ; auparavant, je lâchai mon second pigeon, qui culbuta sur lui-même, sans pouvoir faire usage de ses ailes ; je le perdis de vue avant qu'il fût parvenu dans une atmosphère capable de le soutenir.

Alors, j'ouvris un flacon d'éther que j'avais sous la main, et je me laissai descendre vers une autre région, que je supposai pouvoir me faire cheminer. Je ne me trompai point : descendu à 400 toises (780 mètres) je rencontrai un vent violent, accompagné de bourrasques, qui creusèrent le ballon en forme de calotte, et lui firent faire, comme sur un pivot, une infinité de tours sur lui-même. Le vent prenant enfin cette concavité d'une manière fixe et soutenue, je fus ramené vers le point de mon départ, en passant au-dessus de l'angle de l'un des corps avancés de la citadelle, et parcourus une ligne opposée à ma première direction, jusqu'à ce que je devinsse une seconde fois stationnaire. J'examinai de

nouveau mon flacon d'éther, il s'étoit évaporé jusqu'à la dernière goutte. Enfin, après être resté une heure et quelques minutes en l'air, et n'apercevant aucun moyen de me transporter plus loin, je pris le parti de descendre. J'ouvris ma soupape, et descendis rapidement vers un village, dont les habitants s'empressède m'aider à empaqueter mon aérostat, et m'apprirent que j'étois à Vendeville, distant d'une lieue et demie (5 kilomètres 840 mètres) du point de mon départ. »

Mosment, dans l'intervalle des diverses ascensions qu'il fit à Lille en 1804, avait été appelé à plusieurs reprises, pour y organiser des fêtes, à Rouen, en Belgique et en Hollande. De retour à Lille, au mois d'août, il combina pour le 15, jour de la naissance de l'Empereur, une fête qui devait laisser aux Lillois un souvenir ineffaçable. Aux illuminations resplendissantes, aux feux d'artifices en l'air et sur l'eau, il résolut d'ajouter un autre attrait en célébrant à sa manière la gloire de Napoléon et des armées françaises. Il demanda donc à Watteau de lui peindre des transparents représentant *les plus éclatantes victoires remportées par le héros français*. Le mérite artistique de ces compositions éphémères du peintre Lillois était sans doute assez mince et il est probable que ces œuvres sont détruites depuis longtemps, mais qui sait ? peut-être dorment-elles sous la poussière d'un vieux grenier et il n'est pas inutile de signaler ici cette partie de l'œuvre de l'auteur de la Braderie, du Broquelet et d'une Fête au Colysée.

La fête du 15 août, au Cirque, eut un immense succès et on la renouvela, avec accompagnement de bal et de concert, à l'occasion de la Foire, puis pour célébrer le transfert de la Préfecture de Douai à Lille.

En 1805, le jour de l'Ascension, 18 mai, c'est à la guinguette de la Nouvelle Aventure que l'on vit Mosment déployer ses talents d'organisateur et de pyrotechnicien ; dans son ardeur à tout rendre brillant, à tout illuminer, il installa des lampions dans tous les bosquets, des lanternes dans tous les recoins, des verres de couleur jusque dans les cabinets de verdure, dans les *gloriettes*,— comme on dit chez nous,—chères aux couples qui préfèrent la solitude au brouhaha des foules, et le calme mystère des ombrages à l'éclat des lumières et des feux multicolores. Les amoureux durent maudire l'indiscret Mosment, mais ils se consolèrent sans doute en contemplant le superbe feu d'artifices où figurèrent, entre autres pièces, la *Cascade des bains d'Apollon* et l'*Eruption du Vésuve*.

C'est sur cet adieu étincelant que Mosment quitta les Lillois pour ne les revoir que l'année suivante, lors de l'ascension qui lui coûta la vie.

Il arrivait de Rouen où il avait fait sa huitième ascension et il annonça pour le 7 avril 1806, lundi de Pâques, un neuvième voyage aérien. Il devait s'élever de la rotonde du Cirque, dans un ballon de taffetas cubant 18000 pieds cubes de gaz hydrogène, prolonger son voyage le plus possible, faire des observations dans les hautes régions de l'air et des études sur la direction des aérostats. La fête devait se continuer par un bal et un concert offerts en supplément aux spectateurs, moyennant le prix de leur place, 2 fr. 40 aux premières, 1 fr. 80 aux secondes et moitié prix pour les enfants.

Un jeune homme de Lille devait accompagner l'aéronaute, et il ne dut son salut qu'à un de ses amis qui, pour empêcher son départ, ne trouva rien de mieux que de l'enfermer dans une cave jusqu'après l'heure de l'ascension. Voici comment la Feuille du département du Nord raconte ce mémorable évènement :

« La neuvième ascension aérostatique annoncée par M. Mosment, a eu lieu lundi dernier, dans la belle rotonde du Cirque de cette ville, en présence d'un grand nombre de spectateurs. Dès la pointe du jour, l'infatigable aéronaute s'étoit occupé des appareils nécessaires à la confection de son gaz hydrogène ; à midi l'opération étoit terminée et tout étoit prêt pour le départ. Le ciel étoit serein, le soleil brillant ; tout annonçoit la réussite de l'expérience. A midi vingt-cinq minutes, M. Mosment, plein de courage, s'élança dans sa nacelle, et, au signal donné, l'aérostat et le voyageur abandonnèrent la terre et s'élevèrent majestueusement, quoique avec un peu trop de précipitation, dans la région des airs. M. Mosment répondoit aux bravos et aux applaudissements réitérés des spectateurs par des signaux qu'il faisoit avec son drapeau sur lequel étoit peint en or un aigle impérial.

« Le vent souffloit du Nord, le ballon suivoit sa direction ; à une certaine hauteur, le physicien lâcha un animal attaché à un parachute et l'expérience réussit à merveille. L'aérostat s'éleva de plus en plus ; et son conducteur planoit au-dessus de la ville, se donnant en spectacle à un peuple immense qui s'étoit porté en foule sur toutes les places publiques pour jouir de cette belle ascension. A une heure, l'aérostat changea de direction, il rapprocha de l'endroit du départ, sa marche paroissoit être contrariée par un vent opposé qui le porta vers le Nord. On aperçut alors un point lumineux semblable a une étoile brillante ; ce point fixa l'attention des spectateurs, qui reconnurent bientôt que ce n'étoit autre chose que le drapeau dont le voyageur s'étoit emparé au moment du départ. La chute lente et l'éclat de ce drapeau avoient attiré pour un instant tous les regards : on les reporta vers le ballon, qui faisoit différents

mouvements et sembloit suivre un courant d'air qui le portoit vers le midi ; il s'éleva alors à une telle hauteur qu'il échappa aux yeux des plus clair-voyans.

« Il étoit une heure et un quart : chacun s'en retournoit satisfait du départ de l'aéronaute, et se promettoit de lui prodiguer à son retour des félicitations et des applaudissemens.

« .... Tout à coup parut un jeune homme portant le drapeau qui n'avoit essuyé aucun dommage dans sa chute ; il avoit été ramassé sur le rempart de la porte de la Madeleine : on se porta en foule pour voir ce drapeau qui avoit été le signal du triomphe et de la gloire du fameux Mosment, mais qui devint un instant après le signal de la tristesse.... On apprit que l'infortuné aéronaute étoit tombé dans les fossés de la ville, non loin de l'endroit où le drapeau avoit été ramassé !!!

« On courut pour secourir le malheureux voyageur, mais tous les soins furent inutiles ; la mort l'avoit moissonné dans les airs !

« L'infortuné fut recueilli dans l'état le plus pitoyable ; sa figure qui une heure auparavant offroit toutes les grâces de la jeunesse, étoit souillée de meurtrissures et de sang ; ses traits, sa fraîcheur, tout étoit disparu, il étoit du domaine de la mort ! . . . . . »

Le corps du malheureux tomba dans les fossés des fortifications, au bout de la rue du Pont-Neuf ; après avoir heurté le sommet du parapet et en avoir arraché par le choc quelques briques, il alla rebondir dix mètres plus loin et s'enfonça de plus d'un mètre dans la terre molle, ramassé et tassé sur lui-même de telle sorte que les épaules étaient au niveau des hanches. Une montre en or qu'un de ses amis lui avait prêtée fut retrouvée sur lui brisée en mille pièces.

Les funérailles eurent lieu quelques jours après, et un obit solennel fut célébré en l'église de St-Etienne au milieu d'un concours immense de peuple, de notabilités et de savants.

Quant à l'aérostat, il fut retrouvé le jour même de l'accident à 3 h. 1/2 du soir, près de Rocroi, dans le département des Ardennes. Dans la nacelle on ramassa un pistolet. un petit pain et de la viande hachée, mais il n'y restait plus aucun lest, l'aéronaute ayant sans doute tout employé pour s'élever le plus haut possible et accomplir sa promesse d'un voyage de long cours.

On attribua cet accident à différentes causes : les uns ont parlé de suicide, mais c'est là une conjecture toute gratuite et sans preuve aucune ; on a dit aussi que Mosment avait coutume de ne pas se servir de nacelle, qu'il opérait debout sur une simple planchette, et qu'au moment de lâcher son parachute, la rupture d'équilibre occasionnée par cet allègement l'avait précipité dans le vide. Il y a

dans cette assertion une double erreur : d'abord le ballon de Mosment était muni d'une nacelle, peu profonde à la vérité, et ensuite l'expérience du parachute a précédé d'assez longtemps le moment de la catastrophe. Pourtant, dans cette neuvième ascension, l'aéronaute avait négligé une précaution qu'il avait prise lors de ses précédents voyages, à savoir de suspendre dans le filet sa nacelle à peine profonde de 30 à 35 centimètres. A-t-il comme le dit V. Derode, contemporain de l'évènement, fait un faux mouvement en voulant saisir la corde de la soupape, et perdu par suite l'équilibre? C'est fort possible.

De son côté, le célèbre chimiste Dubrunfaut qui, à l'âge de neuf ans, avait été témoin de cette tragique expérience, a publié à son sujet une notice fort intéressante dans la Revue agricole, industrielle, littéraire et artistique de la Société de Valenciennes (1878). Il s'appuie, dans sa narration, sur ses souvenirs personnels d'abord, puis sur un dossier de pièces officielles réuni naguère par S. Bottin, secrétaire-général de la Préfecture du Nord. Ce dossier se composant des pièces suivantes, faisait partie de la collection Dubrunfaut:

1° Une lettre du juge de paix qui a relevé le corps de Mosment immédiatement après sa chute ;

2° Le rapport fait par trois médecins, Lestiboudois, Féron et Cavalier, chargés de faire l'autopsie du cadavre ;

3° Une lettre de Duriez, ami de l'aéronaute, sur les circonstances qui ont accompagné les préparatifs de l'ascension ;

4° Diverses lettres et pièces relatives à la chute de l'aérostat dans le département des Ardennes ;

5° Une notice historique sur cette ascension et sur les causes conjecturales de son fatal dénouement. Le rédacteur de cette note admet que le ballon chargé de l'aéronaute ne s'est pas élevé au delà de 1500 toises, d'où il conclut que le mal des montagnes n'a pu être la cause de l'accident.

Dubrunfaut s'appuie en outre sur diverses pièces existant dans les archives de la Société des Sciences de Lille.

De tous ces documents et de ses souvenirs personnels, il conclut que c'est bien au mal des montagnes qu'a succombé François Mosment, tout comme Sivel et Crocé-Spinelli dans le *Zénith* en 1875. D'après lui, Mosment a voulu faire mieux que Gay-Lussac, qui quelques mois auparavant s'était élevé jusqu'à 7000 mètres, il a voulu monter le plus haut possible. On a pu suivre son ballon à l'œil nu pendant plus d'une heure et, un moment avant de devenir indistinct, on peut admettre qu'il avait encore un diamètre apparent de moins de 1 millimètre. Or le diamètre réel du ballon était de 7 mètres,

on peut donc calculer, dit Dubrunfaut, que « la hauteur verticale réelle du ballon, déduite des lois connues de la vision en fonction de la distance, n'assigne pas à cette distance une hauteur inférieure à 7 ou 8 mille mètres ; et, si l'on considère le chemin parcouru verticalement par le ballon pendant les 10 minutes où je l'ai perdu de vue, on reconnaîtra que son altitude a dû être supérieure à celle qu'on a reconnue capable de produire des syncopes mortelles. » L'autopsie constata d'ailleurs, qu'au moment de la chute, l'aéronaute était en état de syncope.

L'hypothèse de Dubrunfaut paraît donc assez justifiée et elle est, en tout cas, beaucoup plus scientifique et plus plausible que celle du suicide ou de la perte d'équilibre à la suite de l'expérience du parachute (1).

La mort de Mosment avait produit à Lille une grande impression et le souvenir de cette catastrophe n'était pas encore effacé chez nos concitoyens, lorsqu'en 1812 un autre aéronaute vint faire au *Cirque* de nouvelles ascensions. Pour ne pas éloigner les spectateurs, il lui fallut spécifier sur ses programmes que sa nacelle serait entourée d'un filet le garantissant de toute chute. Ce voyageur aérien, qui s'appelait Augustin, se donnait le titre d'aéronaute breveté, auquel il ajoutait parfois celui de peintre du Roi de Westphalie. Il serait curieux de constater qu'il existait un lien quelconque entre l'aéronaute Augustin et le miniaturiste du même nom si réputé au commencement du XIXe siècle.

Nous ignorons de quel brevet pouvait bien être nanti le sieur Augustin, toutefois ce n'était pas un débutant quand il vint exécuter, le 31 mai 1812, au Cirque de Lille, son quinzième voyage aérien, au profit des indigents. Il avait fait 3 ascensions à Versailles, 3 à Paris, 2 à Rouen, 2 à Rotterdam et 4 à Amsterdam.

Augustin offrait de donner connaissance des procès-verbaux de ces diverses expériences aux amateurs qui pouvaient les consulter à l'Hôtel de Ville, dans la salle du Conclave, où ils étaient déposés ainsi que deux dessins de la main de l'aéronaute, représentant sa première ascension à Amsterdam et sa descente dans la *Nord-Hollande*, après avoir traversé la mer à la hauteur de 1954 toises.

On pouvait également voir au Conclave le ballon, construit en taffetas, entièrement gonflé d'air atmosphérique pour le faire paraî-

---

(1) Outre la notice de Dubrunfaut, nous avons utilisé dans ces notes sur Mosment, des articles parus dans l'*Artiste, Revue hebdomadaire du Nord de la France*, sous la signature de A. Wacquez (novembre et décembre 1850). Ces articles avaient été faits eux-mêmes d'après les renseignements fournis par M. Th. Semet.

tre dans toute son ampleur ; un miroir avait même été disposé près de son appendice et permettait d'en voir l'intérieur.

Augustin se tenait lui-même à la disposition des visiteurs pour leur faire examiner son ballon et ses accessoires, et leur donner toutes les explications désirables sur la science de l'aérostation. On voyait tout cela pour la modique somme de 10 sols.

Voici d'ailleurs les dimensions exactes et les poids des différentes parties de cet aérostat composé de deux hémisphères séparés par une ceinture.

Diamètre en longueur.	7 mèt.	796
Diamètre en largeur	7	146
Surface	175 m²	033
Volume	217 m³	177
Poids		
Ballon avec sa calotte	31 kil.	020
Soupape et sa corde	1	418
Filet	6	275
Cercle qui lie la nacelle au filet. . .	2	055
Nacelle, ses cordes, son filet, ses olives	6	348
M. Augustin, presque à jeun, ses vêtements, sa montre, son argent . .	73	535
Vingt-un drapeaux.	0	666
Parachute, cage, lapin	0	669
Bouteille de vin, poulet rôti, tire-bouchon	2	018
Pistolet, papiers, bouteilles d'aromates	0	410
Porte-voix, ancre et corde de l'ancre .	2	040
Thermomètre, baromètre, électromètre, hygromètre, vessie à robinet de cuivre	2	395
Deux petites bouteilles pleines d'eau .	1	381
Pigeon vivant	0	352
Total	130	582

Quand le ballon était gonflé, il avait une force ascensionnelle de 38 kilos.

Le 31 mai, jour fixé pour l'expérience, dès trois heures du matin, Augustin monta ses appareils à hydrogène, mais le gonflement ne put commencer qu'à onze heures. Vers midi, il s'éleva un vent si violent du sud-ouest que l'aérostat, battu par les rafales, ne pouvait être maintenu que difficilement par les douze hommes qu'on avait attelés au filet. Augustin dut renoncer à son projet primitif de

aire des ascensions captives pour des dames aventureuses qui avaient manifesté le désir de risquer une excursion dans les airs.

Cependant cette bourrasque s'apaisa peu à peu et, vers quatre heures, quand les autorités, ayant à leur tête le général baron Olivier, commandant la 16e division, le baron Duplantier, préfet du département et le général Macors, vinrent prendre place dans la loge qui leur avait été réservée, tout était prêt pour le départ.

Nous ne pouvons mieux faire que de reproduire ci-après la relation faite par l'aéronaute lui-même de son expérience, d'autant plus qu'elle renferme des détails intéressants et, notamment, l'opinion d'Augustin sur la cause de la mort de Mosment.

« A 5 heures 40 minutes j'essayai la force ascensionnelle de mon ballon qui, plein aux 7 dixièmes, soutenait, outre ma personne, 38 kilog. (77 livres 1/2). M. le général Macors eut la bonté de constater le fait ; je remplaçai un poids de 25 kilog. qui était dans le fond de ma nacelle, par les objets utiles au voyage, des instruments de physique, et 11 sacs remplis de sable pour me servir de lest.

Il fut aussi constaté qu'il me restait encore une force d'ascension de 6 kilog. ; je pris mon drapeau de la main droite, et de l'autre je présentai des rubans à quatre dames de la ville qui me firent l'honneur de les tenir ; je fis de cette manière le tour de l'enceinte, et, m'arrêtant devant les autorités que je saluai, je lâchai les rubans à 5 heures 59 minutes.

L'atmosphère était en ce moment dans un calme si parfait, que je m'élevai doucement en parcourant une ligne peu différente de la verticale ; je saluai de mon drapeau. L'espace immense que mon œil embrassait, les acclamations unanimes et prolongées des spectateurs, la superbe ville sur laquelle je planais, et la mer qui réfléchissait les rayons du soleil, me causèrent une admiration que je ne puis décrire ; je jetai plusieurs drapeaux, et laissai filer mon ancre à 20 mètres de la nacelle pour me servir de point de mire. Je fus porté par un léger vent S.-O. justement au-dessus de l'endroit où le malheureux Mosment, victime de son courage imprévoyant, tomba le 7 avril 1806 dans les fossés : j'y jetai un pavillon, et mon cœur se serra !...

Mon ballon commençait à donner des signes de dilatation, et je montais toujours, je lâchai le parachute supportant un lapin dans une cage d'ozier, je le vis avec étonnement descendre plus de 3 à 400 mètres avant de s'ouvrir, et planer ensuite fort longtemps avant de toucher la terre ; il était 6 heures 11 minutes. Je visitai mon baromètre à syphon et je notai exactement la hauteur de mercure

dans les deux branches ; mon thermomètre à l'ombre marquait 2 degrés sous zéro : j'étais alors à 2795 mètres.

La soustraction du poids de mon parachute me fit monter avec rapidité, le gaz hydrogène s'échappa à grands flots par l'appendice et par une soupape supérieure que je tenais ouverte ; en quelques minutes j'avais franchi les nuages qui me dérobèrent la vue de la terre, et qui bientôt me parurent y toucher et se transformer en montagnes de neiges flottantes. J'attachai un billet au col du pigeon qui était libre depuis quelques instants sur le bord de ma nacelle ; je le poussai dehors : comme il était couleur ardoise, je le perdis bientôt de vue. J'arrivai à une région extrêmement froide, et je vis avec surprise s'agiter les huit petits drapeaux avec lesquels mon ballon était pavoisé ; il tourna plusieurs fois sur lui-même, et je m'aperçus que j'allais traverser un nuage énorme et d'une couleur sombre ; comme je le soupçonnais chargé de fluide électrique, par les mouvements de rotation que son approche seule venait de me faire éprouver, je voulus m'en assurer au moyen de l'électromètre ; j'étendis le bras hors de ma nacelle, et à l'instant les pailles se séparèrent et augmentèrent leur distance de plus d'une ligne et demie, comme elles l'auraient fait par la présence d'un bâton de cire à cacheter frotté avec du drap : je n'eus que le temps de faire un trait avec mon crayon sur la planche de mon baromètre à la hauteur du mercure. Le thermomètre marquait 13 degrés sous zéro : il était 6 heures 18 minutes : je me trouvai à l'instant dans une obscurité profonde, et atteint d'un froid humide et insupportable ; une odeur sulphureuse oppressait ma poitrine, et mon ballon, en se frayant un chemin à travers cette vapeur épaisse de 364 mètres, faisait entendre un bruit semblable au sifflement d'une pierre lancée avec une fronde.

Arrivé au sommet de ce nuage, je trouvai mon aérostat et mes habits couverts d'un givre qui, frappé des rayons du soleil, se changea aussitôt en goutelettes d'eau semblables à la rosée ; j'avais mis une minute à le traverser et je marquai le point où le baromètre était descendu : le thermomètre indiquait 17 degrés au-dessous du point de congélation. J'ouvris ma soupape et ayant mis mon drapeau en poupe, je vis les flocons de ce nuage se précipiter l'un sur l'autre par des ondulations qui lui faisaient prendre toutes sortes de formes ; sa marche et la mienne étaient diamétralement opposées ; j'emplis alors de l'air de mes poumons une vessie à robinet (1) ; je voulus observer l'hygromètre, mais le cheveu était rompu.

(1) Le but de cette expérience était de s'assurer si aux grandes altitudes,

Je tenais toujours ma soupape ouverte ; la douceur de la température dans laquelle je rentrais, le changement de forme de mon ballon qui devenait flasque dans tout le pôle inférieur, m'avertirent que je descendais sensiblement ; le courant d'air qui m'entraînait se dirigeait sur Menïn, et je pouvais distinguer jusqu'à Bruges dans l'éloignement. Je calculai avec la carte à quelle distance j'étais de Lille, et je me rappelai m'être engagé envers plus de cinquante personnes à ne faire qu'un trajet de deux à trois lieues, plusieurs de mes souscripteurs m'ayant témoigné le désir de me suivre à cheval et en voiture, pour assister à ma descente.

En m'approchant de la terre, je jetai successivement plusieurs sacs de lest, pour me tenir à une hauteur médiocre, afin de choisir l'endroit le plus convenable ; je jetai la vue sur un terrain qui me parut inculte, et je dirigeai si heureusement ma marche, que je vins m'y poser aussi doucement que l'aurait fait un oiseau, et mon ancre enfoncée dans la terre fraîchement labourée, ma nacelle et mon ballon demeurèrent immobiles.

Etant encore à une hauteur d'environ 80 mètres, j'avais aperçu au coin de ce terrain un berger qui fuyait avec son fils et ses moutons ; je me servis de mon porte-voix pour l'appeler, mais en vain. Etant arrivé à terre, je renouvelai mes instances et lui promis un Napoléon d'or s'il voulait m'approcher; mais timide comme un lièvre, il se couchait sous les arbres et dans les haies ; je me décidai donc à attendre les personnes qui devaient me rejoindre et les villageois des environs ; il était 6 heures 28 minutes.

Comme j'avais pris très peu de chose pendant la journée, je fus charmé de pouvoir faire usage de mes provisions. Au bout d'un grand quart d'heure, les habitants des campagnes arrivèrent de tous côtés, se précipitant autour de moi. Comme la foule augmentait et se pressait de manière à m'exposer à être suffoqué, je demandai le Maire de la commune voisine ; il était absent : l'adjoint, M. Delcourt, vint et fit faire avec peine un peu de place autour de moi ; je sus de lui que j'avais pris terre entre Bondues et Linselle, près le village de Roncq, à un myriamètre et demi (3 lieues), au N.-E. de Lille. M. le commissaire de police Toulotte, fut le premier qui arriva de cette ville ; il m'aida à vuider

---

l'homme éprouve une plus grande difficulté à respirer, et s'il exhale la même quantité d'acide carbonique de ses poumons qu'à la surface de la terre. Augustin emplit la vessie en cinq inspirations, tandis qu'à terre il ne pouvait atteindre le même résultat qu'en six inspirations. A la descente du ballon, cette vessie fut désenflée par des curieux indiscrets, de sorte qu'il ne put en analyser l'air.

mon ballon que je pliai dans ma nacelle; on le porta ainsi jusqu'à l'auberge de la Croix-Blanche, où l'on me délivra un procès-verbal de descente signé de M. l'adjoint et de plusieurs assistants.

M. le chirurgien-major du 17e, qui m'avait suivi, m'offrit une place dans sa voiture, et nous rentrâmes à Lille à dix heures du soir. Les applaudissements et les marques de satisfaction que les habitants voulurent bien me prodiguer, firent sur mon cœur une impression délicieuse dont je ne perdrai jamais le souvenir.

Le parachute est tombé à Marcq, et le lapin qui m'a été rapporté avec lui, n'a éprouvé aucun mal ; le pigeon n'est point encore rentré dans sa volière.

Je crois devoir profiter de cette occasion pour émettre mon opinion sur la chûte de l'infortuné Mosment. M. Garnerin l'attribue à l'ignorance, sans plus d'explication ; MM. Blanchard et Robertson, au sommeil léthargique, qui a dû, selon eux, s'emparer de l'aéronaute dans les hautes régions qu'il a parcourues. Des personnes dignes de foi et témoins oculaires, m'ayant donné tous les renseignements possibles sur les circonstances qui ont précédé et accompagné ce voyage, je vais essayer d'expliquer les causes de la mort de mon malheureux ami.

Le ballon dont s'est servi Mosment avait déjà fait plusieurs ascensions ; il fut obligé d'y faire des réparations considérables ; le vernis dont il l'enduisit, d'une mauvaise composition et qui n'était pas sec le jour de l'expérience, fondait et coulait sur la partie de l'aérostat exposée aux rayons du soleil : sa soupape en fut baignée ; les taffetas du ballon qui adhéraient les uns aux autres et la corde collée contre eux et retenue par leurs plis, rendaient inutiles tous les efforts qu'il faisait pour ouvrir sa soupape. Allarmées par ces obstacles, plusieurs personnes s'opposaient à son départ ; mais Mosment réussit à les persuader que le soleil du midi lui donnerait les moyens de la faire jouer à volonté, et que d'ailleurs son appendice suffisait pour donner issue au gaz dilaté. Il entra donc dans sa nacelle : un vent d'est soufflait avec violence, il témoigna à un de ses amis la crainte qu'il avait d'être jeté contre les maisons qui avoisinent le Cirque, cette personne lui donna imprudemment le conseil de se défaire de tout son lest, ce qu'il fit aussitôt. Il s'éleva avec la rapidité d'une flèche, et l'on put s'apercevoir que sa nacelle était suspendue au cerceau par des cordes beaucoup trop longues et inégalement tendues : ce qui lui imprima un mouvement d'oscillation effrayant pendant tout le temps qu'il salua les spectateurs, de son drapeau. Arrivé en quelques minutes à une hauteur extrême, et dépourvu de tout instru-

ment pour en juger, sa rupture d'équilibre étant de plus de 25 kilog., son ballon a dû se tendre avec violence et s'éloigner davantage de lui, en remontant dans le filet. Effrayé du danger qu'il courait, il sera probablement monté sur un de ses bancs pour saisir l'appendice qui devait naturellement lui échapper, et délier le cordon qui s'opposait à la sortie du gaz dilaté ; mais le poids de son corps faisant pencher la nacelle d'un seul côté, elle a dû faire bascule et précipiter l'aéronaute ; ses mains fortement déchirées par les cordes ont prouvé qu'il n'était pas endormi au moment de la chute, puisqu'il a fait des efforts pour se retenir. »

« Augustin .·., aéronaute bréveté. »

Comme on le voit, cette supposition d'Augustin contrecarre absolument l'hypothèse de Blanchard et de Robertson,reprise plus tard par Dubrunfaut, que Mosment aurait succombé au mal des montagnes.

Comme on l'a vu par son récit, l'ascension d'Augustin avait des prétentions scientifiques : il fit notamment des observations thermométriques à différentes altitudes, en voici le tableau :

Heures	Hauteur en mètres.	Hauteur en toises.	Hauteur en pieds.	Degrés du thermomètre centigrade.
h. m.		t. p.	p.	
6 3	717	367 5	2206	4° de chaleur.
6 11	2895	1434 0	8604	1° 3/10 de froid.
6 15	4884	2403 1	14419	9° 1/5 de froid.
6 18	5419	2780 2	16682	13 de froid.
6 19	5783	2967 0	17802	17° de froid.

Quant aux constatations hygrométriques, elles ne purent être faites que jusqu'à 2000 mètres, par suite de la rupture du cheveu de l'appareil, et elles prouvèrent que l'air est d'autant moins chargé d'humidité à mesure qu'on s'élève dans l'atmosphère.

Arrivé à la plus grande altitude, Augustin devait aussi vider deux bouteilles pleines d'eau, qu'il avait emportées,afin de recueillir de l'air de ces hautes régions, pour en faire une analyse comparative avec l'air de la surface du sol, mais il n'accomplit pas cette partie de son programme.

En somme, ce voyage aérien, bien qu'assez court, avait convenablement réussi.

En cette même année 1812, l'aéronaute, peintre du roi de Westphalie, fit une nouvelle ascension à Douai, vers la fin du mois de juillet, malgré un vent violent, il s'en tira encore à son honneur.

Le 15 août suivant, jour de la fête de l'Empereur, il effectua à Cambrai son 17° voyage aérien. A cette occasion il augmenta le

volume de son ballon et le décora d'emblèmes et de figures allégoriques. Enfin, vers la même époque, la municipalité d'Arras s'arrangea avec Augustin pour rehausser l'éclat de sa fête communale par une ascension aérostatique.

Nous ne savons si cet aéronaute fit encore d'autres ascensions dans notre région, mais il poursuivit le cours de ses voyages aériens pendant plusieurs années encore, car il existe des relations imprimées de ses 31e, 32e et 33e voyages aériens faits à Lyon à partir du 31 mai 1817 (1).

Les expériences aérostatiques que nous avons à relever dans notre région du Nord, après celles d'Augustin, sont loin d'être aussi intéressantes que ces dernières, et ont, pour la plupart, le caractère banal d'un divertissement ajouté au programme des fêtes populaires. Toutefois on peut encore en citer quelques-unes qui eurent lieu dans la première moitié de notre siècle.

C'est d'abord celle de Mlle Garnerin, nièce du célèbre aéronaute Jacques Garnerin qui perfectionna le parachute.

Remise plusieurs fois, cette ascension eut lieu enfin le 23 juin 1828 sur le Champ de Mars de Lille. L'*intrépide aéroporiste*, comme l'appellent les relations de l'époque, s'éleva assez lentement et les spectateurs purent contempler longtemps son ballon, jusqu'à ce qu'il ne parût plus qu'un point dans l'espace. A ce moment, la nacelle se détacha de l'aérostat, le parachute qui la surmontait se déploya et Mlle Garnerin, impassible, descendit dans la plaine de Wazemmes au milieu des moulins. Une demi-heure après son départ, elle était de retour au Champ de Mars aux applaudissements et aux acclamations des spectateurs.

Une autre expérience aérostatique qui n'a d'intérêt qu'à cause du nom de son organisateur, eut lieu, aussi sur le Champ de Mars à Lille, le 5 juillet 1829. Elle consistait dans l'ascension de quatre petites montgolfières, opérée par le fils Angion. Angion était un original, un type fort connu des Lillois de ce temps-là ; ancien élève de l'École Polytechnique, dit-on, bohême sans vergogne, grand amateur de beuveries et de flâneries, il en était arrivé d'avatar en avatar, à être maître d'écriture et peintre d'enseignes. De très-grande taille, c'est à lui, qu'à partir de 1826, au cortège de la procession de Lille, incomba le rôle du tambour-major grotesque, dessiné par Horace Vernet, que le peuple bap-

---

(1) Pendant les séjours qu'il faisait à Lille, Augustin logeait dans la famille de M. Clainpanain, collectionneur Lillois, qui possède, entre autres miniatures de cet artiste, un portrait du malheureux Mosment.

tisa de suite du nom de tambour-major des Hurlus. C'est au café *Ma campagne* que ces ballons furent lancés, entre 7 et 8 heures du soir, au son d'un orchestre.

C'est également dans ce café qu'en 1832 le public pouvait prendre d'avance ses billets pour l'ascension qu'annonça pour le 24 juin, M. Margat, aéronaute du roi.

L'expérience, qui était le 42e voyage aérien de M. Margat, devait s'effectuer avec un ballon de taffetas dont 48 largeurs formaient la circonférence. On devait, pendant les préparatifs du gonflement, et pour faire prendre patience aux spectateurs, fabriquer devant eux du gaz hydrogène et en gonfler un petit ballon de baudruche précurseur du grand aérostat. Une girafe, également en baudruche, devait aussi être gonflée et circuler captive parmi les spectateurs. Le prix des places était tarifé à 3 fr., 2 fr., et 0 fr. 75.

Mais des pluies abondantes contrarièrent les préparatifs et l'ascension fut remise au dimanche suivant, 1er juillet. Dans l'annonce qui signale cette remise, M. Margat s'intitule aéronaute du roi et de l'armée d'Afrique.

L'ascension eut lieu au jour fixé devant une foule immense ; et le ballon, poussé par une brise légère, parut prendre la direction de Valenciennes. On resta sans nouvelles du voyageur pendant quelques jours ; enfin il arriva à Lille le 3 juillet à 5 heures, annonçant que sa descente s'était effectuée le dimanche soir et sans accident dans une petite commune des environs de Cambrai. Ce retard empêcha M. Margat de faire, au théâtre, le lundi 2 juillet, comme il l'avait promis, la relation de son ascension.

Il faut croire que cette expérience ne fut pas très-lucrative pour l'aéronaute, car les journaux du temps annoncèrent quelques jours après, qu'à la demande générale et pour dédommager M. et Mme Margat, un grand spectacle aérostatique aurait lieu le 15 juillet sur l'Esplanade près du Manège.

Ce spectacle devait commencer par des détonations aériennes, puis quatre ballons captifs devaient enlever un quadrupède vivant ; arrivé à une grande hauteur, l'animal opérerait sa descente en parachute.

Enfin, après l'ascension d'un ballon précurseur, à 6 heures, une Vénus en baudruche, de grandeur naturelle, devrait être emportée dans l'espace par une flottille de cinq ballons. Nous ne savons si ce projet put être réalisé.

Notons encore l'ascension faite à Valenciennes, au mois de septembre 1850, par M. et Mlle Godard. Leur ballon, la *Ville de Bor-*

deaux, fut gonflé sur la place St-Géry, mais, comme l'ascension devait avoir lieu sur la place Verte, on fit transporter l'aérostat tenu captif par une vingtaine de cuirassiers. Cette promenade du ballon planant au-dessus des toits permit à la foule de le voir et de l'admirer gratis. A cinq heures et quart, il vint se placer en face des autorités parmi lesquelles se trouvait le ministre de l'agriculture et du commerce. Mlle Godard monta dans la nacelle vis-à-vis de son père ; un petit singe, fixé sur une chaise de poupée, fut attaché au parachute et l'immense aérostat s'éleva lentement dans les airs. Grâce à la sérénité de l'atmosphère, les spectateurs ne le perdirent pas de vue jusqu'au moment de sa descente près de la forêt de Raismes à 4 kilomètres de la ville.

Enfin signalons, pour terminer ces notes, le spectacle aéronautique équestre, offert au public, à la guinguette de la Nouvelle-Aventure à Lille, le 2 juillet 1851, par M. Poitevin. M. Poitevin faisait suivre son nom dans ses prospectus du titre « d'ingénieur-aéronaute, renommé en Italie, en Russie, à Paris et en Belgique par ses nombreuses excursions aériennes *scabreuses* ». Selon lui, son aérostat colossal, qu'il appelait le Zodiaque, pouvait enlever 2,000 kilos ou 26 personnes au moins ; il ne pesait que 150 kilos avec tous ses agrès. Le ballon, le filet et les cordages, tout était en soie.

« A sept heures précises, le gigantesque ballon s'élèvera, dit le prospectus, dans les immensités des cieux, enlevant M. Poitevin, monté sur un joli cheval vivant, et libre, sans plateau, sans nacelle, et sans autres moyens d'équitation que ceux employés ordinairement par les amateurs de courses. »

L'ascension eut lieu à l'heure dite et Poitevin s'éleva majestueusement, campé sur un petit poney ; un domestique monté dans la nacelle, l'accompagnait. La descente s'effectua très heureusement à 7 h. 45 min. sur le territoire de La Ventie, à 7 lieues de Lille. Poitevin n'avait pas projeté d'aller aussi loin, mais, à une grande hauteur, son cheval, pris de mouvements convulsifs, détermina la chute d'un sac de lest ; par suite, le ballon remonta et fut emporté par un courant à une grande distance.

Malgré le désir du public, Poitevin ne renouvela pas son expérience ; il n'avait pas trouvé les résultats pécuniaires suffisamment brillants ; le nombre de spectateurs avait été assez restreint, et beaucoup de Lillois avaient préféré assister au grand festival de musique qui avait lieu le même jour, que de contempler l'ascension d'un aérostat.

A partir de cette époque les ascensions aérostatiques se multiplient dans notre région, elles deviennent le complément obligé

de toute fête publique ; mais, à l'encontre de celles qui se faisaient dans le début et qui avaient la prétention d'être des expériences scientifiques, elles ne sont plus que de simples spectacles.

Arrivent les événements de 1870, et l'on entrevoit un autre avenir pour l'aérostation ; les ballons ont servi de moyens de correspondance pendant le siège de Paris, dès lors leur utilité pour la défense nationale apparaît. A l'imitation des sociétés de gymnastique, des associations aéronautiques se fondent à Tourcoing et à Lille ; et de hardis jeunes gens se préparent par des ascensions répétées, à devenir des pilotes habiles qui, le moment venu, sauraient rendre à la patrie de précieux services en renouvelant les exploits légendaires de leurs prédécesseurs de 1870.

Ces sociétés méritent certainement d'être encouragées ; d'ailleurs l'aérostation peut devenir un sport comme un autre, et les émotions qu'elle procure sont bien propres à faire battre le cœur des aventureux. Et puis, voyager dans l'espace, aller surprendre les mystères des nuages, scruter les profondeurs de l'azur, s'élever vers le ciel, ne fut-il pas de tout temps l'idéal de l'humanité ? L'ivresse de cette montée vers l'inconnu n'est certes pas banale et doit être pour beaucoup dans la vocation d'un aérostier.

TABLE DES MATIÈRES

Laval. — Imprimerie et stéréotypie E. JAMIN, 8, rue Ricordaine.








LIBRARY OF CONGRESS
0 013 525 387 A